



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



Université Amar Thelidji- Laghouat

FACULTÉ: Génie civil et Architecture

DÉPARTEMENT : Architecture

MÉMOIRE DE MASTER

Présenté par : BENHAMZA Samira

DOMAINE : Architecture, urbanisme et métiers de la ville

FILIERE : Architecture

OPTION : Architecture

Thème

**L'APPROPRIATION DE L'ESPACE PUBLIC PAR LE
COMMERCE INFORMEL
CAS D'ETUDE « QUARTIER BOUTRIFIS »
A DJELFA**

Jury de soutenance :

Nom et Prénom	Grade	qualité
Mr. REZZOUG AEK	MAA	Président
Mr. HAFFAF Salah Eddine	MAA	Examineur
Mme. REBIAI Hanane	MAA	Rapporteur

Promotion : juin-2020

Dédicace

Je dédie ce modeste travail avec un grand amour, une profonde sincérité et immense fierté :

A mes chers parents MAMA et KHOYA

A mes chers parents OUMI et ABI source de tendresse, de noblesse, de patience et d'encouragements

A mes chères grands père et mère MA, SIDI (Allah yarhmou)

A mes chers frères et mes chères sœurs : SAIDA, AMEL et FARAH et toute la famille BENHAMZA et GASMI

A mes amies et camarades SAFIA, ASMAA, NAIMA, SOUAD, FATIMA, FATNA, MOUCHIRA, NADIA et à tous mes amis de travail.

Enfin, je voudrais dédier ce mémoire à toutes personnes ayant Participé de près ou de loin à la Réalisation de ce travail.

Remerciements

Je dois remercier tout d'abord «ALLAH» le tout puissant, qui m'a donné la puissance, la volonté et la patience pour élaborer ce travail

*Mes remerciements les plus sincères à mon encadreur de mémoire **Mme. REBIAI HANANE** pour sa disponibilité, ses contributions, ses orientations précieuses et sa compréhension tout le long de l'élaboration de ce mémoire. Aussi je tiens à remercier **Mme. BAALI SAIDA** pour sa disponibilité et son aide.*

*Je tiens également à remercier vivement messieurs les membres de jury **Mr. REZZOUG AEK** et **Mr. HAFFAF Salah Eddine** d'accepter examiner et évaluer ce modeste travail sans oublier les enseignants de master 2 et tout le cadre de département d'architecture de Laghouat.*

*Je remercie aussi : **BELKACEM, HAMADA, NACER** et **NADJI** pour leurs aides et soutiens.*

Je remercie également l'équipe de direction de commerce à Djelfa

J'adresse mes vifs remerciements et reconnaissances à ceux qui m'a aidé et m'a supporté, de prêt ou de loin à l'élaboration de ce travail.

Merci à tous. Ce modeste travail de recherche n'aurait abouti sans votre aide, et vos généreuses contributions.



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université Amar Thelidji- Laghouat



FACULTE ou INSTITUT : Génie civil et Architecture

DEPARTEMENT : d'Architecture

RESUME DE MEMOIRE DE MASTER

Domaine : Architecture, urbanisme et métiers de la ville.

Filière : Architecture.

Option : Architecture.

Thème : L'appropriation de l'espace public par le commerce informel à Djelfa.

Présenté par : BENHAMZA Samira.

Encadré par: Mme. REBIAI Hanane.

Résumé :

Au cours des trois dernières décennies, la progression rapide du commerce a touché beaucoup de villes entraînant d'importants dysfonctionnements et déséquilibres en termes d'urbanisme et de paysages urbains.

L'Algérie vit une situation de dynamisme commercial bouleversant la structure urbaine, cette dernière est de plus en plus affaiblie par la mauvaise gestion du foncier, les incohérences dans l'aménagement de son espace urbain et surtout les effets du commerce informel touchant l'espace urbain et la vie urbaine.

Dans la ville de Djelfa ce phénomène prend une importance pour les individus qui jugent que l'exerce des activités commerciales dans les espaces publics nommé « informelles » est une source d'emploi, les espaces publics qui sont des lieux de rencontre, d'échange, de communication et de socialisation. Cependant, ces espaces perdent leurs fonctions et usages premiers au profit de multiples activités très variées connues sous le terme de commerce informel et exercées par des acteurs de commerce.

Le but de notre mémoire est de contribuer à une meilleure connaissance dans le domaine du commerce informel et de déterminer ses caractéristiques. Ainsi comment se pose le problème de l'occupation de ces espaces dans la ville algérienne. Pour ce faire, on structure la recherche autour de deux parties : une théorique, divisée en trois chapitres, elle porte sur la délimitation du cadre théorique du thème, et l'autre analytique, divisée en deux chapitres, et qui s'intéresse à l'analyse du cas d'étude choisi, on opte pour cerner notre thème de recherche, une méthode descriptive-analytique basée sur l'observation sur terrain, la description, l'analyse...

Mots clés : espace public, commerce, appropriation, commerce informel, urbanisme commercial.



People's Democratic Republic of Algeria
Ministry of Higher Education and Scientific Research
University Amar Thelidji of Laghouat



FACULTY or INSTITUTE : Civil engineering and Architecture

DEPARTEMENT : of Architecture

SUMMARY OF MASTER MEMORY

Field: Architecture, Urbanism and professions of the city.

Career: Architecture.

Option : Architecture.

Thème : Appropriation of the public space by the informal trade in Djelfa.

Présenté par : BENHAMZA Samira.

Encadré par: Mrs. REBIAI Hanane.

Abstract:

In the course of last three decades, the quick progress of trade touched many cities resulting in important dysfunctions and imbalances in terms of town planning and of urban landscapes.

Algeria is living in a dynamic commercial upsetting urban structure; this last is more and more weakened by the mismanagement of the land, the inconsistencies in the development of the urban space and especially the effects of the informal trade touching the urban space and urban life.

In the city of Djelfa this phenomenon is becoming increasingly important for individuals who consider that commercial activities in public spaces known as "informal" are a source of employment, public spaces that are places of meeting, exchange, communication and socialization. However, these spaces are increasingly losing their primary functions and uses to a wide variety of activities known as informal trade and carried out by trade actors.

The aim of our dissertation is to contribute to better knowledge in the field of informal trade and to determine its characteristics. So how the problem arises of the occupation of these spaces in the Algerian city? To do this, we structure the research around two parts: a theoretical, divided into three chapters, it relates to the delimitation of the theoretical framework of the theme, and the other analytical, divided into two chapters, and which is interested in the analysis of the chosen case study, we opt to define our research theme, a descriptive-analytical method based on observation in the field, description, analysis...

Key words: public space, commerce, appropriation, informal trade, commercial town planning.



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة عمار ثليجي – الأغواط



كلية /معهد: الهندسة المدنية و الهندسة المعمارية
قسم: الهندسة المعمارية

ملخص مذكرة الماستر

الميدان: هندسة معمارية و عمران و مهن المدينة.

الشعبة: هندسة معمارية.

التخصص: هندسة معمارية.

عنوان المذكرة: استغلال المجال العمومي من طرف التجارة غير الرسمية (الفوضوية).

تقديم الطالب: بن حمزة سميرة.

الأستاذ المؤطر: الاستاذة ربيعي حنان.

ملخص المذكرة:

أثر النمو السريع للتجارة في العديد من المدن على مر العقود الثلاثة الأخيرة، مما أدى إلى اختلال وظيفي و انعدام توازن في مجال العمران و المناظر الحضرية.

هذه الديناميكية التجارية التي تشهدها الجزائر خلقت نوعا من الاضطراب في البنية الحضرية مما جعل هذه الأخيرة تضعف بشكل متزايد و مرد ذلك إلى التسيير السيء للعقار، و التضارب في تهيئة المجال الحضري ، إضافة إلى ممارسة التجارة غير الرسمية (الفوضوية) التي أثرت بشكل مباشر على الفضاء والحياة الحضرية.

ويعرف هذا النوع من التجارة في مدينة الجلفة اهتماما متزايدا من طرف الباعة الذين يمارسون هذه الأنشطة التجارية "غير الرسمية" في الأماكن العامة لأنهم يرونها مصدرا لدخلهم. غير أن هذه الأماكن التي هي فضاء للتجمع، المقايضة و التواصل الاجتماعي بدأت تفقد و بشكل متزايد وظائفها الأساسية واستخداماتها على حساب العديد من الأنشطة المعروفة باسم "التجارة غير الرسمية" او التجارة الفوضوية والتي يمارسها تجار غير شرعيين.

الهدف من هذه المذكرة هو المساهمة في معرفة أفضل عن التجارة غير الرسمية (الفوضوية)، وتحديد خصائصها. ومعرفة كيف تنشأ مشكلة الاستيلاء على الفضاءات العامة واستغلالها غير الشرعي في المدينة الجزائرية. للقيام بذلك ، قسمنا بحثنا إلى جزئين: الجزء النظري والذي يتكون من ثلاثة فصول، ويتعلق بتحديد الإطار النظري للموضوع ، أما الجزء العملي أو التحليلي فيحوي فصلين ، و نركز فيه على تحليل دراسة الحالة المختارة ، بالاعتماد على طريقة وصفية تحليلية على أساس الملاحظة الميدانية ، الوصف ، التحليل ...

الكلمات المفتاحية: المجال العمومي، التجارة، الاستيلاء، التجارة غير الرسمية (الفوضوية)، تخطيط المدن التجارية.

Liste des abréviations

AEP : Alimentation en Eau Potable.

APC : Assemblée Populaire Communal.

BIT: Bureau International du Travail.

BNA : Banque Nationale d'Algérie.

BTP : Bâtiment et travaux publics.

CC : chemin communal.

CEM : Collège d'Enseignement Moyen

CES : Coefficient d'emprise au Sol.

CFPA: Centre de Formation Professionnelle et Apprentissage.

CIAM : congrès internationaux d'architecture moderne.

CNES : Conseil National Economique et Sociale.

COS : Coefficient d'Occupation de Sol.

CW : chemins de wilaya.

DCW : Direction du Commerce de la Wilaya.

DPAT: Direction de Planification et d'Aménagement du Territoire.

HT-MT : ligne électrique haute tension et moyenne tension.

ONS : office national des statistiques.

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

PIB: produit intérieure brute.

PLU : Plan Local d'Urbanisme.

PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

PME : Petite et Moyenne Entreprise.

PNB : produit national brute.

POS : Plan d'Occupation du Sol.

RGPH: recensement générale de la population et de l'habitat.

RN : route nationale.

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale.

SI : Secteur informel.

SWOT : Strengths, Weaknesses, Opportunities et Threats.

URBATIA : Centre d'études et de réalisation urbaine de Tiaret, agence de Djelfa

ZAC : Zone d'Activité Commerciale.

ZHUN: Zones d'Habitat Urbain Nouvelle.

Liste des figures

Figure 1 : Modèle d'analyse des relations entre fonction, forme et usage.	12
Figure 2: Plan de l'agora d'Athènes au IIe siècle après J.-C.	13
Figure 3: Représentation de l'agora athénienne, située sous l'Acropole	13
Figure 4 : Ruines du forum romain.	14
Figure 5: Rome, les forums impériaux aux IIe – Ve siècles.	14
Figure 6: Vue de la place du marché.....	14
Figure 7: Parvis d'église à l'époque médiévale.....	14
Figure 8: Place des Vosges.Paris.....	15
Figure 9: Jardins de Versailles à Paris.....	15
Figure 10: Place des Trois Pouvoirs, Brasilia.....	15
Figure 11 : Square du temple, Paris.....	15
Figure 12: Cours d'Estienne d'Orves, Marseille.....	16
Figure 13: Place Lulli, Marseille.....	16
Figure 14 : Quai de la Joliette, Marseille.....	17
Figure 15: Rue des Bagniers, Aix-en-Provence et Rue de Verdun, Marignane.....	17
Figure 16: Traitement d'un angle. Ponte da Barca, Portugal.....	18
Figure 17 : Traitement d'une tête d'îlot. Place Louise Michel / Fare-Petites Maries, Marseille.....	18
Figure 18: Place Villeneuve-Bargemont, Marseille.....	19
Figure 19: Passeio dos Clérigos, Porto et Promenade François Mulet, La Ciotat.....	19
Figure 20: triangle dichotomique (dichotomie (informel/formel ; public/privé ; ambulant/ fixe).....	40
Figure 21: L'urbanisme commercial comme médiateur entre le commerce et l'urbain.....	51
Figure 22: Plan-de-Campagne (Située entre Aix-en-Provence et Marseille).....	57
Figure 23: Les rues piétonnes de Paris.....	58
Figure 24: Stratégie Rawaj, Les bons plans pour les centres commerciaux.....	60
Figure 25: Situation géographique et limites administratives.....	65
Figure 26 : Première implantation.....	66
Figure 27 : Création du souk.....	67
Figure 28: Souk.....	68
Figure 29: Marché arabe.....	68
Figure 30 : Création du village colonial.....	68
Figure 31: Rue Boisguilbert.....	69
Figure 32: Rue de M'Zab.....	69
Figure 33: Place du marché.....	69
Figure 34: Place du marché.....	69
Figure 35: Place du marché actuellement.....	69
Figure 36: Rue de M'Zab actuellement.....	69
Figure 37: Vue globale de la ville.....	70
Figure 38: Porte de Boussaâda.....	70
Figure 39: Mosquée "Si Belgacem".....	70
Figure 40: Gare routière.....	70
Figure 41 : Evolution urbaine de la ville de Djelfa.....	71
Figure 42 : Infrastructure routière de la ville de Djelfa.....	72
Figure 43: Axe 06 : pénétrante centre.....	73
Figure 44: Schéma explicatif des interactions entre les 5 éléments du paysage.....	75
Figure 45 : Éléments du paysage urbain.....	78
Figure 46: Boulevard El Emir Abdelkader (RN 01).....	81
Figure 47: RN1 par rapport à la ville de Djelfa.....	81
Figure 48: Boulevard de l'indépendance (RN 46) côté Ouest de la ville.....	81
Figure 49 : RN 46 côté Ouest par rapport à la ville de Djelfa.....	81

Tableau50: Boulevard (RN 46) côté Eest de la ville.....	81
Figure 51: RN 46 côté Eest par rapport à la ville de Djelfa.....	81
Figure 52: Rue de la pépinière.....	83
Figure 53: situation la rue de la pépinière dans la ville.....	83
Figure 54 : Rue des martyrs	83
Figure 55: situation de la rue des martyrs dans la ville.....	83
Figure 56:Rue tertiaire - cité Bab Elcharef.....	83
Figure 57: Rue tertiaire - cité El Dhaya.....	83
Figure 58: Voies de la ville de Djelfa.....	84
Figure 59: Terrains agricoles au Sud.....	85
Figure 60: Oued Mellah.....	85
Figure 61: Zone industrielle.....	85
Figure 62: Lignes électriques.....	85
Figure 63: limites de la ville de Djelfa.....	86
Figure 64: ZHUN de 5 juillet.....	88
Figure 65: Centre-ville (anciens quartiers).....	88
Figure 66: Quartiers de la ville de Djelfa.....	89
Figure 67: Carrefour RN 01-Evitement Est.....	90
Figure 68: Nœud RN 46 - évitement ouest.....	90
Figure 69: Nœud RN 46 – Boulevard Sidi Nail.....	91
Figure 70: Nœud RN 01-Boulevard 2B, évitement ouest (sud).....	91
Figure 71: Carrefour RN 46–Rue Djoudi Makhlouf (en face du jardin de la liberté).....	91
Figure 72: Nœuds de la ville de Djelfa.....	92
Figure 73: Mosquée Khaled ben Walid.....	93
Figure 74: Hôtel Amir.....	93
Figure 75: Eglise.....	93
Figure 76: Poudrière (dar el baroud).....	94
Figure 77: Siège de la wilaya.....	94
Figure 78: Université de Djelfa.....	94
Figure 79: Points de repères de la ville de Djelfa.....	94
Figure 80 : Situation du quartier Boutrifis.....	103
Figure 81 : Accessibilité du quartier Boutrifis.....	104
Figure 82: C1: RN 46 (en face le centre pénitencier).....	105
Figure 83 : C5: Evitement est – Route de Bahrara.....	105
Figure 84 : Sous quartier Boutrifis.....	106
Figure 85: Route nationale 46.....	106
Figure 86: Route nationale 46.....	106
Figure 87 : Activités d’accompagnement du quartier Boutrifis.....	107
Figure 88: Mosquée Amar Ben Yasser.....	107
Figure 89: Polyclinique.....	107
Figure 90: Activité commerciale résidentiels.....	108
Figure 91: Activité commerciale résidentiels.....	108
Figure 92: RDC des immeubles.....	108
Figure 93: RDC des immeubles.....	108
Figure 94: Chare3 DUBAI.....	109
Figure 95: Voie perpendiculaire.....	109
Figure 96 : Structure viaire du quartier Boutrifis.....	110
Figure 97: Trottoir de largeur moyenne.....	110
Figure 98: Trottoir large.....	110
Figure 99: Espace vert.....	111
Figure 100: Espace vert.....	111
Figure 101 : Artères commerçantes du quartier Boutrifis.....	112
Figure 102: Marché de proximité.....	112

Figure 103: Centre commercial.....	112
Figure 104: Stationnement le long des rues.....	113
Figure 105 : Circulation mécanique.....	113
Figure 106 : Commerce informel.....	114
Figure 107 : Commerce informel.....	114
Figure 108 : Commerce informel.....	114
Figure 109 : Commerce informel.....	114
Figure 110: Dégradation de l'espace public.....	115
Figure 111: Dégradation de paysage urbain.....	115
Figure 112: Espaces piétonne occupée.....	115
Figure 113: Espaces piétonne occupée.....	115
Figure 114: Propagation des déchets.....	115
Figure 115: Propagation des déchets.....	115
Figure 116: Marchandises étalées sur les trottoirs.....	116
Figure 117: Marchandises étalées sur les trottoirs.....	116
Figure 118: Marchandises étalées sur les trottoirs.....	116
Figure 119: Marchandises étalées sur les trottoirs.....	116
Figure 120: Oxford Street à Londres.....	121
Figure 121: Amsterdam et sa «rue commerçante durable».....	121
Figure 122: Relation entre les typologies du bâti et les types de voies.....	122
Figure 123: Traitement des rez-de-chaussée commerciaux.....	123
Figure 124: Aménagement de voies favorisant la circulation piétonne.....	123
Figure 125: Aménagement de parkings souterrains et gain de surfaces à l'air libre.....	124

Liste des tableaux

Tableau 01 : Analyse des exemples des voies du réseau routier principal.....	80
Tableau 02 : Analyse des exemples des voies du réseau routier secondaire.....	82
Tableau 03 : Estimation de la Population au 31/12/2016.....	96
Tableau 04 : infrastructures industrielles de la commune de Djelfa.....	96
Tableau 05 : capacité des infrastructures industrielles.	97
Tableau 06 : Nombre de commerçants Immatriculés de la commune de Djelfa.....	97
Tableau 07: Structures commerciales de la commune de Djelfa.....	97
Tableau 8: Marchés informels éradiqués au niveau de la commune de Djelfa.....	98

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS	II
RESUME	III
ABSTRACT	IV
ملخص.....	V
TABLE DES ABREVIATIONS.....	VI
TABLE DES FIGURES	VII
LISTE DES TABLEAUX.....	X
TABLE DES MATIERES.....	XI

CHAPITRE INTRODUCTIF

Contexte générale	2
Problématique	4
Hypothèses	5
Objectifs de la recherche.....	5
Méthodologie de recherche.....	6
Structure du mémoire.....	7

PARTIE I : APPROCHE CONCEPTUELLE

De l'espace public et l'activité commerciale en ville, à l'urbanisme commercial dans une perspective de développement durable.

CHAPITRE 1 : Espace public en tant qu'un lieu d'action

Introduction.....	10
-------------------	----

Section 1 : Espace public

Introduction.....	11
1. Définition du concept « espace public »	10
2. Dimensions de l'espace public.....	12
2.1. Fonction.....	12
2.2. Forme	12
2.3. Usage	12
3. Aperçue historique sur les espaces publics.....	13
3.1. Agora grecque.....	13
3.2. Forum Romain.....	13
3.3. Époque médiévale	14
3.4. Renaissance et période classique	14
3.5. Période moderne	15
4. Typologie des espaces publics.....	16
4.1. Espaces publics ouverts.....	16
4.2. Espaces publics linéaires.....	17
4.3. Espaces publics discrets à révéler	17
4.4. Espaces publics de transition.....	18
5. Enjeux des espaces publics	19

6. Acteurs de l'espace public	19
6.1. Acteurs politiques.....	20
6.2. Acteurs économiques.....	20
6.3. Habitants - Usagers – Citoyens	20
6.4. Professionnels de l'espace public	20
7. fonctions de l'espace public.....	21
8. Circulation urbaine: une lecture de l'espace urbain	21
8.1. Types des circulations.....	21
8.2. Voie.....	22
8.3. Trottoir.....	22
Synthèse.....	23

Section 2 : Appropriation de l'espace public

Introduction.....	24
1. Définition du concept «appropriation».....	24
2. Types d'appropriation.....	24
2.1. Appropriation juridique	25
2.2. Appropriation sentimentale	25
2.3. Appropriation créatrice.....	25
3. Formes d'appropriation.....	25
3.1. Appropriation Matérielle	25
3.2. Appropriation symbolique	25
3.3. Appropriation politique	25
Synthèse.....	25
Conclusion.....	26

CHAPITRE 2 : commerce urbain, un redéploiement dans la ville

Introduction.....	27
--------------------------	----

Section 1 : Commerce urbain

Introduction	28
1. Commerce et typologie	28
1.1. Commerce.....	28
1.2. Commerce urbain.....	28
1.3. Types de commerces et distribution.....	29
1.4. Espaces commerciaux	29
1.5. Regroupement des espaces commerciaux.....	30
2. Interrelation entre la ville et le commerce	30

3. Espace public support d'activités commerciales	31
4. Paysage commercial	31
5. Commerce et mobilité	32
5.1. Évolution de la mobilité, le commerce et le fonctionnement de la ville	32
5.2. Déplacement des personnes	32
5.3. Transport et livraison de marchandises	32
5.4. Commerce urbain et accessibilité	33
6. Commerce en Algérie, entre réglementation et pratique	33
6.1. Outils de planifications urbaines : PDAU et POS	33
6.2. Textes législatifs et réglementaires relatifs au commerce	34
6.3. Infrastructures commerciales existants	35
6.4. Pratique du commerce en Algérie, et son adéquation avec la réglementation	35
Synthèse	36
Section 2 : Secteur informel – commerce informel	
Introduction	37
1. Informalité : une notion construite	37
2. Secteur informel	37
2.1. Historique du secteur informel	37
2.2. Définition du secteur informel	38
2.3. Activités du secteur informel	38
2.4. Caractéristiques du secteur informel	38
2.5. Importance du secteur informel	39
3. Commerce informel	39
3.1. Définition du commerce informel	39
3.2. Différentes formes du commerce informel	40
Synthèse	41
Section 3 : Commerce informel en Algérie	
Introduction	42
1. Aperçu sur le commerce informel en Algérie	42
2. Etat de lieux	42
3. fondements du commerce informel en Algérie	43
3.1. Développement du chômage	43
3.2. Tendance démographique	43
3.3. Erosion (la dégradation) du pouvoir d'achat	43
3.4. Déperditions scolaires	43
3.5. Pauvreté	44
3.6. Exode rural	44

3.7. Crise économique 1980.....	44
3.8. Absence de l'Etat régulateur.....	44
3.9. Libéralisation du commerce extérieur.....	44
4. Conséquences du commerce informel en Algérie.....	44
4.1. Sur le Plan social.....	44
4.2. Sur le plan économique.....	45
4.3. Sur le plan environnemental et urbain.....	45
5. Lutte contre le commerce informel en Algérie.....	45
5.1. Résorption du marché informel.....	45
5.2. Instruction interministérielle : Programme d'actions à engager.....	46
Synthèse.....	47
Conclusion.....	48
 CHAPITRE 3 : Urbanisme commercial	
Introduction.....	49
1. Définition de l'urbanisme commercial.....	50
2. Définition de développement durable.....	51
3. Urbanisme commercial et développement durable	51
4. Les objectifs de l'urbanisme commercial	52
5. Enjeux de l'urbanisme commercial	53
6. Acteurs de l'urbanisme commercial	53
7. Domaines d'intervention de l'urbanisme commercial.....	53
7.1. Équilibre des fonctions commerciales	53
7.2. Concentration commerciale	53
7.3. Soutien à l'activité économique locale.....	54
7.4. Appui à une activité économique socialement responsable	54
7.5. Participation de l'activité commerciale aux efforts environnementaux.....	54
7.6. Aménagement d'établissements commerciaux.....	54
7.7. Aménagement d'espaces publics qui favorisent la santé physique et économique...54	
7.8. Accessibilité des rues commerciales.....	55
7.9. Interrelation entre une activité socioculturelle dynamique et une activité commerciale florissante.....	55
7.10. Mise en place d'une législation qui soutient chacun de ces objectifs	55
8. Expériences d'urbanisme commercial	56
8.1. Expérience française.....	56
8.2. Expérience marocaine.....	58
Conclusion	61

PARTIE 2: APPROCHE ANALYTIQUE

CHAPITRE 4 : Analyse de la ville de Djelfa

Introduction	63
---------------------------	----

Section 1 : Présentation de la ville de Djelfa

Introduction	64
1. Situation	64
1.1. Situation géographique	64
1.2. Situation territoriale	64
1.3. Situation communale.....	64
2. Aspect administratif	65
3. Aperçu historique de la ville de Djelfa	66
3.1. Première implantation.....	66
3.2. Première édification	67
3.3. Naissance du village colonial	68
3.4. Évolution de la ville durant la période coloniale.....	70
3.5. Après l'indépendance	70
4. Accessibilité et infrastructure de liaison	72
4.1. Infrastructure routière	72
4.2. Infrastructure ferroviaire.....	73
Synthèse	73

Section 2 : Analyse urbaine de la ville de Djelfa

Introduction	74
1. Analyse urbaine	74
2. Méthode sensorielle	75
2.1. Définition	75
2.2. Éléments du paysage urbain.....	76
3. Analyse de la ville de Djelfa selon la méthode sensorielle (Kévin Lynch)	79
3.1. Voies	79
3.2. Limites	85
3.3.Quartiers.....	87
3.4.Nœuds.....	90
3.5.Points repères.....	93
Synthèse	95

Section 3 : Etude socio-économique de la ville de Djelfa

Introduction.....	96
1. Situation démographique.....	96
2. Industrie et PME.....	96
3. Commerce	97
4. Contraintes	98
4.1. Contraintes naturels.....	98
4.2. Contraintes artificiels.....	98
4.3. Contraintes sociaux économiques.....	99
4.4. Contraintes urbanistiques.....	99
4.5. Contraintes environnementales.....	99
5. Activités commerciales informelles et l'occupation des «espaces publics» à la ville de Djelfa.....	100
5.1. Appropriation de l'espace public par le commerce informel dans la ville de Djelfa	
5.2. Occupation illégale des espaces publics et des trottoirs.....	100
Synthèse.....	100
Conclusion	101

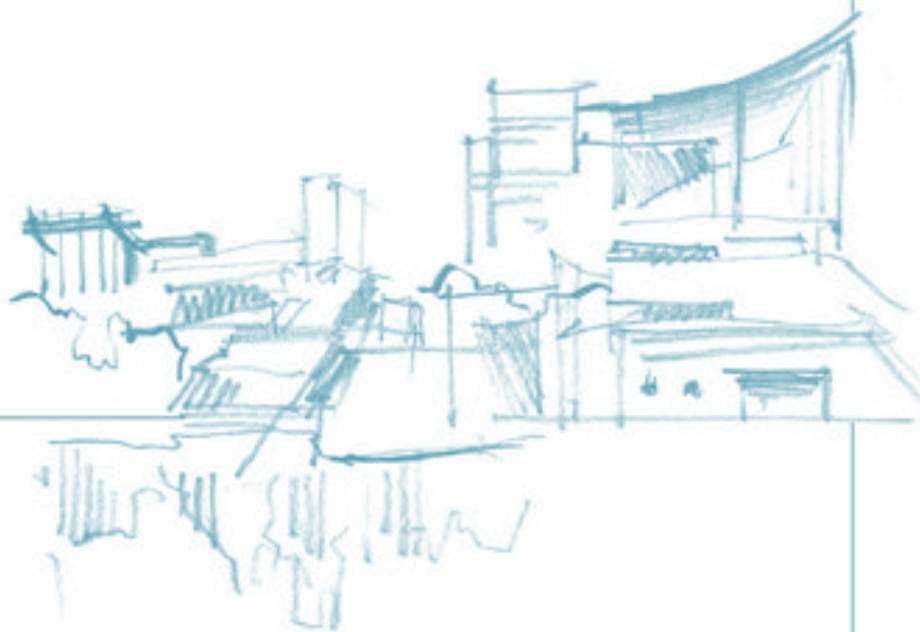
CHAPITRE 5: Cas d'étude : « quartier Boutrifis »

Introduction.....	102
Section 1 : présentation du « quartier Boutrifis »	
Introduction.....	103
1. Situation du «quartier Boutrifis»	103
2. Accessibilité	104
3. Genèse du « quartier Boutrifis».....	105
3.1. Cadre physique du quartier et ses composantes	105
3.2. Support de l'activité commerciale	108
4. Commerce et espace public du quartier Boutrifis.....	109
4.1. Espace public.....	109
4.2. Etat du commerce.....	111
5. Commerce et mobilité du quartier Boutrifis.....	113
5.1. Accessibilité aux commerces.....	113
5.2. Circulations mécanique et piétonne.....	113
6. Appropriation de l'espace public par le commerce informel.....	114
Synthèse	117

Section 2 : Analyse d'états de lieux, recommandations

Introduction	118
1. Analyse des états de lieux	118
1.1. Aspects positifs du quartier Boutrifis en tant que tissu urbain à dominante commerciale	118
1.2. Aspects négatifs du quartier Boutrifis en tant que tissu urbain à dominante commerciale	118
2. Recommandations pour résoudre le problème du commerce informel à la ville de Djelfa	119
2.1. Au quartier Boutrifis.....	119
2.2. Aux tissus urbains à dominante commerciale	121
2.3. Recommandations générales.....	125
Synthèse	127
Conclusion	128
Conclusion générale	130
Bibliographie	133
Annexes	140

CHAPITRE INTRODUCTIF



1. Contexte général

La ville n'est pas le produit du hasard, elle est avant tout le résultat d'une conjoncture, de conflit d'intérêts économiques et sociaux; les espaces qui y naissent participent activement aux équilibres dynamiques et statiques. Ces espaces doivent leur survie à une réflexion urbanistique et architecturale antérieurement développée de manière globale.

Dès l'agora grecque et le forum romain jusqu'à nos jours, **la fonction commerciale s'associe toujours aux espaces publics** les plus représentatifs qui concentrent une plus haute intensité urbaine. Il existe un consensus dans la définition d'une ville qui naît des besoins d'interaction des gens : des fonctions centrales d'échange, de confrontation et de rencontre collective : « *C'est là où la population satisfait une part économiquement substantielle de ses besoins quotidiens sur le marché local, surtout grâce à des produits que la population locale et celle des environs ont fabriqués ou qu'elles se sont procurés pour les vendre sur le marché* »¹. Le commerce a été historiquement un élément qui a influencé l'urbain à travers les espaces publics.

Les espaces publics qui sont des lieux où se déroulent les différentes pratiques de la vie urbaine, telles que la circulation, la détente ou la rencontre, subissent les différentes mutations qui se lisent à travers l'évolution de leurs fonctions et leurs usagers « *La ville ne se conçoit pas sans ses commerçants, marchands itinérants, artisans et fermiers qui finissent par constituer un quartier dans lequel le marché augmenté de rues spécialisées tient une place majeure* »².

La qualité des espaces publics, leurs formes, la spatialisation et le fonctionnement de leurs équipements et dispositifs économiques, leurs ambiances, leurs modes d'intégration dans le système des centralités intra-urbaines sont au cœur de la réflexion sur les devenir de la ville contemporaine. **Le commerce est un des éléments structurant et modulant l'urbaine**, les pratiques de mobilité, le lien social, l'animation et l'identité des quartiers. L'offre commerciale peut participer à la création d'un espace urbain attractif, intense et habitable dans les centres comme dans les zones périphériques.

Le **commerce** est une fonction économique mais il est avant tout une **fonction urbaine** « *La fonction commerciale apparaît souvent comme la fonction fondamentale. [...] Et certains auteurs ont inclus cette fonction dans la définition même de la ville, tant elle paraissait inhérente à la vie urbaine* »³. L'organisation commerciale représente aujourd'hui une donnée majeure de l'urbanisme, au sens où les lois de l'économie de l'espace jouent un rôle aussi important que les lois du marché. La mutation de l'appareil commercial contribue étroitement à la transformation de la ville et il ne paraît pas légitime de continuer à la gérer indépendamment des autres politiques urbaines.

¹ MAX Weber, (posthume 1921), *Économie et société*, (sous-titre : *Les Catégories de la sociologie*), allemand.

² GERARD François Dumont, (1997), *L'évolution économique des centres villes*, Centre de recherches et d'études sur Paris et Ile-de-France.

³ Beaujeu-Garnier J. et Chabot G. (1963), *Traité de géographie urbaine*, Ed. Armand Colin, Paris, p121.

L'Algérie, comme beaucoup de pays en voie de développement, connaît depuis plusieurs décennies les phénomènes d'exode rural et d'explosion démographique. Ces deux derniers ont causé, d'un côté, une urbanisation accélérée et accompagnée d'une accumulation massive de migrants dans les périphéries des villes, et de l'autre côté, le nombre d'emplois créés diminue de plus en plus. Et avec la récession économique qui a touché l'Algérie et la plupart des pays en développement dans les années 1980, un développement remarquable des **activités informelles** est apparu.

Face à cette situation économique et pour la contrecarrer, de nombreux ménages se sont impliqués dans des activités informelles diverses. Ces populations survivent malgré tout, elles cherchent des solutions dans la plupart des cas en toute illégalité (travail à domicile, vendeurs ambulants et surtout le **commerce de la rue**).

Le concept de «secteur informel» ou «non structuré» renvoie à un ensemble d'activités **informelles** notamment **commerciales**, le secteur informel est apparu en début des années 70, avec le lancement du programme mondial de l'emploi par le Bureau International du Travail et la publication du fameux rapport sur le Kenya en 1972.

En Algérie, ce phénomène a connu trois étapes de développement depuis l'indépendance à ce jour. Une première période où les autorités ignoraient totalement l'existence du secteur informel, une deuxième période où il a connu un développement sans précédent et une troisième où son existence a été tolérée par les pouvoirs publics.

Parlant des activités informelles, il y a lieu de dire que l'exercice de **ces activités se déroule**, le plus souvent, au niveau des **villes**, plus exactement dans **les espaces publics**, qui sont en réalité des espaces réservés et affectés à plusieurs fonctions et usages communs aux citoyens.

L'occupation illégale ou bien **l'appropriation** de ces **espaces publics** par le **commerce informel** dans les villes pose un problème de gestion de l'espace urbain: «*Il n'y a pas de commerce en forme quand la ville est malade et il n'y a pas de ville en forme quand le commerce est malade*»⁴, dans un contexte d'urbanisation rapide et de paupérisation croissante des citoyens. Si ce phénomène n'est pas nouveau, il prend de plus en plus d'ampleur.

Dans ce mémoire, on tente de répondre à un enchaînement de questionnements relatifs à l'une des formes du secteur informel les plus répandues dans le monde à savoir les **activités informelles liées au commerce et son appropriation de l'espace public**.

⁴ Robert Rochefort, (2013), CNCC (Commission nationale des comptes du commerce), rapport : *quel avenir pour le commerce de proximité dans les quartiers?*, Paris.

2. Problématique

L'espace public n'est public que s'il est ouvert et accessible à tout le monde. C'est un espace de rencontre, d'échange, de communication et de socialisation à l'image de la ville. En effet, une simple observation laisse voir que les espaces publics en général, les trottoirs en particulier, et même les emprises de certaines voies sont occupées pour de multiples activités commerciales informelles.

Plusieurs villes en Algérie sont confrontées à la réalité d'un développement commercial fulgurant, rapide et désordonné, un phénomène qui devient ingérable par les autorités et invivable pour les citoyens, détériorant complètement l'image des villes et leurs paysages urbains.

L'appropriation de l'espace public par les commerçants informels, s'envahissant de larges portions de trottoirs pour exposer leurs marchandises ou des parties de la chaussée pour les réserver à leurs véhicules, est devenue une pratique courante au niveau de la majorité des agglomérations Algériennes : *« Ce développement commercial impacte le fonctionnement des territoires. Il influe sur l'organisation des déplacements, les équilibres urbains, les paysages, la dynamique et l'image du territoire, les rythmes de l'étalement urbain, l'économie locale et l'emploi, la répartition des fonctions urbaines, les poids réciproques de chaque pôle dans l'armature urbaine... »*⁵.

Ainsi, le débat sur l'espace public et son occupation illégale dans les villes posent un problème particulier de gestion de l'espace urbain dans un contexte plus général de celui d'une urbanisation rapide et mal maîtrisée par l'ensemble des acteurs du développement urbain. De ce fait, le but est de contribuer à une meilleure connaissance dans le domaine du commerce informel et de déterminer ses caractéristiques. Ainsi comment se pose le problème de l'occupation de ces espaces dans la ville algérienne? Plus précisément, la question principale à laquelle on tentera de répondre tout au long du mémoire est de savoir :

➤ Pourquoi les espaces publics sont-ils occupés illégalement?

Le choix du cas d'étude s'est porté sur la ville de Djelfa, cas qu'on juge pertinent, pour le dynamisme commercial qui caractérise cette ville et qui est fortement touché par le commerce informel comme toutes les autres villes algériennes. Afin de bien cerner cette problématique du commerce informel dans la ville de Djelfa, notre travail tentera de répondre aux questions suivantes :

1. Quelles sont les causes et conséquences de l'occupation des espaces publics par le commerce informel ?
2. Comment se pose le problème du commerce informel dans la ville de Djelfa ? Et comment contribue-t-il à façonner la ville ?

⁵ ADCF (Assemblée des Communautés de France), (2012), rapport : *les implantations commerciales déséquilibrent les agglomérations*, p10.

3. Hypothèses

Pour répondre aux questions soulevées ci-dessus, on formule deux hypothèses qu'on tente de les vérifier (confirmer ou infirmer) sur la base de données de la recherche effectuée et l'analyse urbaine de la ville de Djelfa, ainsi que l'observation sur terrain. Dans cette recherche on émit les hypothèses suivantes :

Hypothèse 01

Le commerce informel constitue une réaction sociale, pour répondre aux besoins socioéconomiques et comme moyen d'adaptation aux contraintes sociales (pauvreté, chômage, sous-emploi et manque de qualifications) devant une tranche de jeunes algériens sont absorbé par cette pratique informelle, de ce fait les différentes barrières qui les empêchent de choisir un statut légal, favorisant ainsi leur stabilité et leur pérennité dans l'emploi.

Hypothèse 02

La souplesse des autorités locales conduit les commerçants à squatter⁶ les espaces publics notamment les trottoirs, ainsi que le manque d'investissement en termes d'activités commerciales ; ce qui résulte une mauvaise gestion urbaine de l'espace public qui peut être réglé par un urbanisme commercial doté d'instruments de planification urbaine clairs et opérationnels.

4. Objectifs de la recherche

On est intéressée à étudier le commerce informel et l'occupation des espaces publics dans la ville de Djelfa, du fait de la généralisation du phénomène, de sa pertinence et de sa visibilité quotidienne.

Ainsi, cette recherche poursuit deux types d'objectifs : un principal, caractérisant l'intention globale de cette recherche et autre spécifiques ou opérationnels qui découlent de l'objectif général. Ce sont les constats ou les observations effectués à mener pour atteindre ces objectifs.

1.1.Objectif principal

Il s'agit d'analyser l'appropriation des espaces publics par les activités économiques informelles.

⁶ Le **squat** (de l'anglais *to squat*, occuper un lieu sans en avoir la permission), désigne l'occupation d'un lieu dans une perspective d'habitation sans l'accord du titulaire légal de ce lieu⁶. Juridiquement qualifié d'« occupation sans droit ni titre », le squat est donc par définition illégal. (Éditions Larousse, sur www.larousse.fr (consulté le 02/12/2020).

1.2.Objectifs spécifiques

Pour atteindre cet objectif général, il est important de :

- Identifier les principales activités exercées sur les trottoirs et décrire l'informalité des commerçants ;
- Identifier les différentes causes et conséquences qu'engendre l'occupation anarchique des espaces publics par le commerce de la rue ;
- Montrer pourquoi de nouveaux usages et fonctions sont illégalement assignés aux trottoirs ;
- Montrer que le manque de places dans les principaux marchés convoités par tous est cause de ce phénomène.

5. Méthodologie de recherche

Pour ce faire et pour répondre au questionnement de la problématique, on structure la recherche sur deux axes majeurs :

a. Partie théorique

Cette étape consiste à développer notre connaissance épistémologique, on essaye à travers laquelle d'analyser les concepts abstraits de notre thème de recherche.

Une recherche bibliographique portera sur les aspects théoriques clés de la recherche qui sont : la ville, le commerce, le commerce dans la ville, l'activité commerciale, le secteur informel, l'espace public, la mobilité dans la ville, les instruments d'urbanisme, l'urbanisme commercial et le développement durable. On relie ensuite ces concepts-clés entre eux pour répondre aux questions de la problématique.

b. Partie analytique

A ce stade de la recherche, on s'intéresse essentiellement au cas d'étude choisi, on opte pour cerner notre thème de recherche, une méthode descriptive-analytique basée sur l'observation sur terrain, la description, l'analyse...

Pour la reconnaissance du site, on a organisé plusieurs sorties de travail dans la zone d'étude moyennant l'observation exploratoire, tout en relevant les éléments et paramètres urbains qui composent les différentes fonctions urbaines.

L'occupation illégale de l'espace urbain dans une ville à dominante commerciale est un phénomène qui nécessite l'observation, notre outil principal de collecte de données est donc la technique de l'observation, un relevé des éléments à observer dans le milieu où a lieu le phénomène étudié sont les outils de la recherche, la photographie est également un instrument de recherche très expressif et descriptif des phénomènes urbains, elle est par conséquent efficace dans toute analyse et approche par le visuel et son interprétation.

Rappelant qu'on avait l'intention d'établir un questionnaire aux commerçants informels du cas d'étude. Notre objectif était de comprendre pourquoi ces commerçants exercent ce type d'activités et quelles sont les circonstances qui les ont conduits à occuper l'espace public illégalement. Cependant suite à la conjoncture actuelle due à l'épidémie (Coronavirus (COVID-19)) on n'a pas pu réaliser notre enquête à cause des conditions de confinement.

6. Structure du mémoire

Notre mémoire est structuré autour de cinq chapitres, il commence par une introduction générale et il se termine par une conclusion générale, les trois premiers chapitres font l'objet d'un niveau théorique qui porte sur la délimitation du cadre théorique du thème, il s'agit d'un essai de compréhension théorique de l'espace public, le secteur informel, tandis que les deux derniers chapitres s'intéressent à l'analyse du cas d'étude choisi, les chapitres du mémoire sont :

Première partie : Approche conceptuelle

➤ *Le premier chapitre : « l'espace public »*

On présente dans une première section des généralités sur l'espace public, ensuite on traite les formes d'appropriation de cet espace essentiel.

➤ *Le second chapitre : « le commerce urbain »*

Il est consacré à des notions concernant le commerce et ses aspects, dont dans la première section on cite les différents concepts liés au commerce. Par la suite, le commerce informel et ses fondements sont abordés en deuxième section, et comme troisième section, le commerce informel en Algérie et les différentes causes et conséquences de ce phénomène.

➤ *Le troisième chapitre : « l'urbanisme commercial »*

Ce chapitre porte sur la notion de l'urbanisme commercial et ses domaines d'intervention, ainsi qu'on essaye notamment de voir ce qu'a donné l'expérience de l'urbanisme commercial dans deux pays différents : un pays développé « la France » et un autre en voie de développement « le Maroc ».

Deuxième partie : Approche analytique

➤ *Le quatrième chapitre : « Analyse de la ville de Djelfa »*

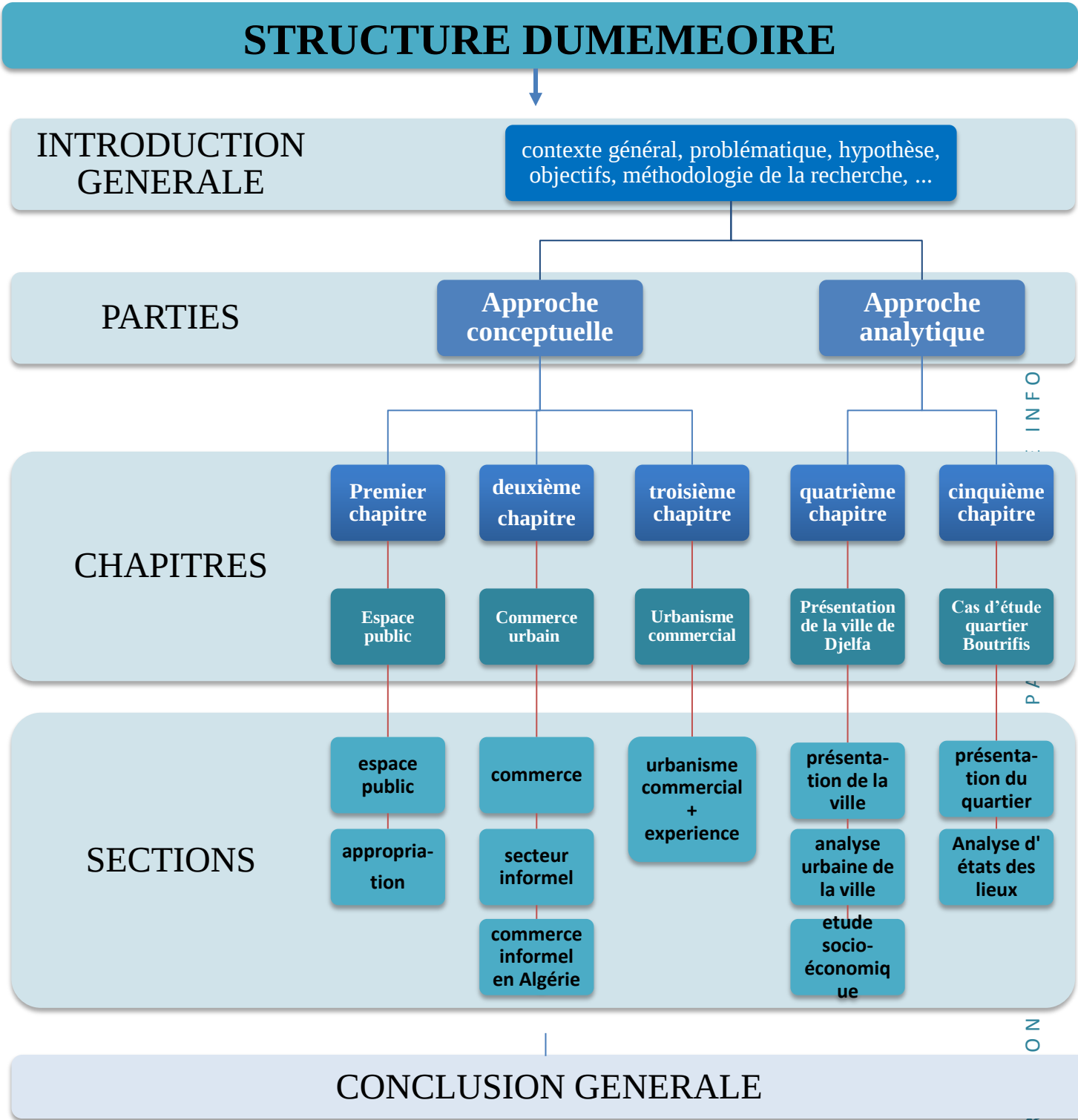
La recherche consiste à une analyse urbaine de la ville de Djelfa, et à connaître les différentes informations relatives à la ville ainsi que faire une étude socio-économique.

➤ *Le cinquième chapitre : « cas d'étude : quartier Boutrifis »*

La première section est un travail sur terrain à travers la présentation du cas d'étude qui est le quartier Boutrifis à Djelfa avec un diagnostic de la situation de l'espace public et les activités commerciale. En deuxième section on propose des recommandations d'aménagement basées

sur un urbanisme commercial et le considérer comme étant un outil de planification urbaine bien structurée et respectueuse au principe de développement durable.

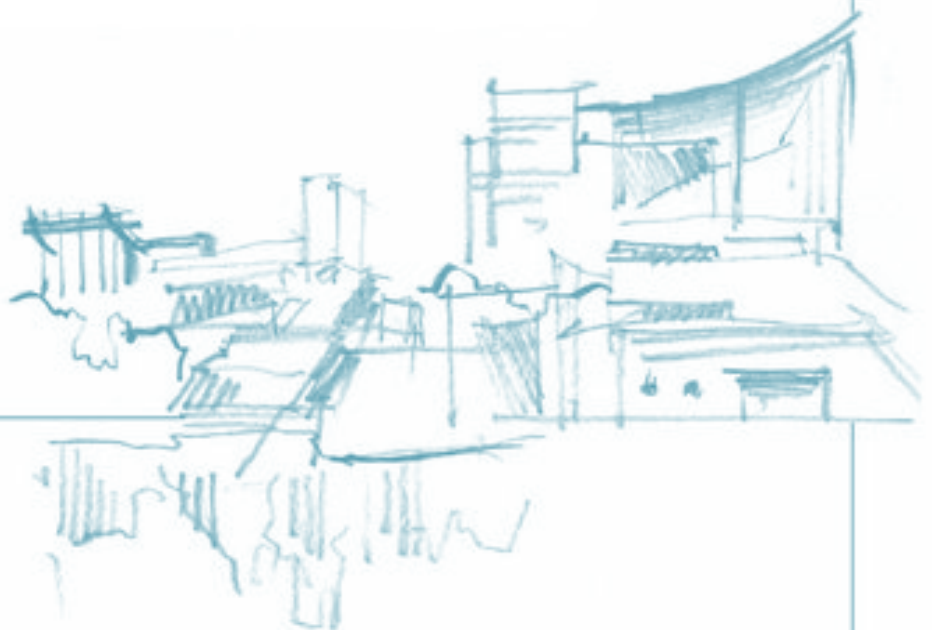
La présente recherche se structure suivant le schéma ci-dessous :



PARTIE I

APPROCHE CONCEPTUELLE

De l'espace public et l'activité commerciale en ville, à l'urbanisme commercial dans une perspective de développement durable.



PARTIE I : APPROCHE CONCEPTUELLE

De l'espace public et l'activité commerciale en ville, à l'urbanisme commercial dans une perspective de développement durable.

Chapitre 1 : Espace public en tant qu'un lieu d'action

Section 1 : Espace public

Section 2 : Appropriation de l'espace public

Introduction

Il est toujours important de s'assurer de la compréhension des concepts que l'on utilise afin de mieux orienter la réflexion pour pouvoir ensuite traiter tout sujet sensible et complexe comme celui de notre recherche.

Les espaces publics sont des éléments fondamentaux du milieu urbain et de l'aspect architectural et esthétique de l'environnement bâti des villes. Ces espaces contribuent au développement des relations sociales, et sont même un élément de la cohésion sociale. Ce sont des espaces qui offrent un certain confort aux habitants qui se sentent souvent agressés en milieux urbains.

Le présent chapitre traitera le concept espaces publics, et son appropriation, par la présentation des multiples définitions, on essaye de présenter quelques définitions d'auteurs et de spécialistes afin de mieux cerner les rôles que devra jouer un espace public dans le tissu urbain comme un élément structurant de la trame urbaine, et dans la vie urbaine, ainsi qu'une présentation de leurs différents types et leurs aménagements.

Section 1 : Espace public

Introduction

Cette première section de ce chapitre est consacré au concept « espace public », dans le but de donner sa fonction, son rôle, ses enjeux et son organisation, à travers des définitions des spécialistes. Pour comprendre cette expression, on essaye de faire une lecture de l'espace public à travers l'histoire des villes.

Actuellement, l'espace public est placé au centre de nombreuses recherches mais reste, pour l'aménageur et l'urbaniste, une clé d'entrée incontournable dans l'étude et la compréhension du fonctionnement de la ville.

Le terme « espace public » est un terme polysémique, il a beaucoup de significations, et il fait l'objet d'étude de différentes sciences (historiques, culturels, économiques, architecturales, et d'urbanisme...etc.). Ce terme est récent et n'apparaît qu'à la fin des années 1970 *«L'expression "espace public" est intégrée au vocabulaire de l'urbanisme au cours des années 1970 »*⁷ et n'est banalisée qu'au cours des années 1990. Elle n'est pas définie dans les citations sur l'urbanisme avant les années soixante-dix.

1. Définition du concept « espace public »

Contrairement à l'espace privé clôturé et centré sur l'intimité de la famille, l'espace public est ouvert pour l'ensemble des usagers en partage. Espace partagé, lieu de rencontre par excellence, il est le théâtre du libre va et vient des individus.

C'est un espace que s'approprient les individus par leurs activités. Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement considère, *« l'espace public comme la partie non bâtie affectée à des usages publics, formé par une propriété et par une affectation d'usage. L'espace public s'oppose, au sein du domaine public, aux édifices publics, mais il comporte aussi bien des espaces minéraux (rues, places, boulevards, passages...), des espaces verts (parcs, jardins publics, squares, cimetières...) ou des espaces plantés (malls, cours...etc.) »*⁸.

Pour Zimmermann *« l'espace public s'entend comme un espace à trois dimensions, orienté par la gravité, lieu où s'exerce la nature avec la pluie, le soleil et le vent. Mais il s'entend aussi comme espace de l'action politique et la pratique sociale où s'exerce la culture, comme ensemble de manière d'être, de faire, de dire, et de penser »*⁹.

Larousse définit l'espace public comme étant *« une surface, un volume, une étendue affectée à un usage public »*¹⁰.

⁷ JEAN-CLAUDE.D, (2002), *Espace public au Moyen-Orient et dans le monde arabe, entre urbanisme et pratiques citadines*. In: Géocarrefour. Vol. 77 n°3, p. 219-224.

⁸ PIERRE Merlin & Françoise CHOAY, (1988), *dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Ed. PUF, Paris, p 273.

⁹ TOUSSAINT ; J.Y et ZIMMERMANN. M, (2001), *User, observer, Programmer et fabriquer l'espace public*, Ed. PPUR (presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.

¹⁰ Grand dictionnaire Larousse, (1983), Paris, p3887.

D'après M, De Sablet : « Les espaces collectifs sont à la fois : Des espaces formels, espaces en creux, définis par les bâtiments qui les bordent ; Des espaces de vie et de sociabilisations où se déroulent les activités propres à la vie collective d'une ville »¹¹.

Egalement : « Les espaces publics, décors de vie quotidiens, sont les lieux où les hommes se reconnaissent semblables et échangent un peu de leur existence »¹².

2. Dimensions de l'espace public

Il existe trois dimensions nécessaires pour la compréhension des espaces publics, qui sont¹³:

2.1. Fonction

C'est la première fonction pour laquelle l'espace a été réalisé : « Tout espace public est d'abord défini par une ou plusieurs fonctions, répondant à la question : pourquoi ? ».

2.2. Forme

C'est-à-dire la morphologie de l'espace, sa mise en scène, ses dimensions : « La notion de forme s'inscrit dans la logique de la forme architecturale (« la géométrie de l'enveloppe volumétrique ») qui fait référence à la fois aux objets installés dans la place (les éléments) et à l'ensemble des zones dont se compose l'entité spatiale (la structure générale) ».

2.3. Usage

Ce sont les différentes pratiques de l'espace, c'est l'élément le plus important en vue d'une meilleure compréhension de l'espace : « L'usage désigne l'ensemble des pratiques sociales se déroulant à l'intérieur d'un espace donné ».

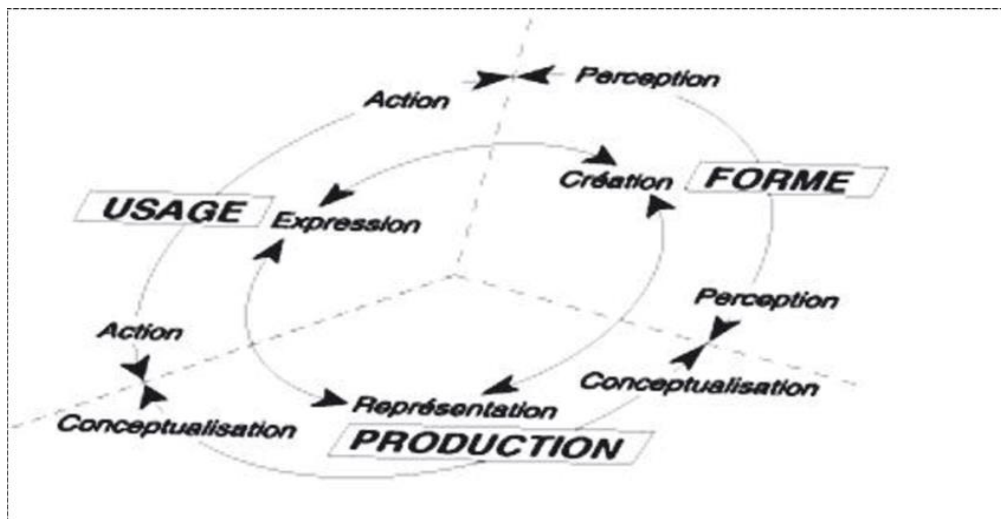


Figure 1 : Modèle d'analyse des relations entre fonction, forme et usage.
Source : ZEPF M., 1999.

¹¹ SABLET De Michel, (1988), Des espaces urbains agréables à vivre, places, rues, squares et jardins, Ed. Le Moniteur, Paris, p 13.

¹² PIERRE Sansot, (1993), Jardins publics, Éd. Payot et Rivages, Paris, 276 p.

¹³ MARCUS Zepf. (1999), Concevoir l'espace public. Les paradoxes de l'urbanité: analyse socio-spatiale de quatre places lausannoises, thèse de doctorat, IREC, Département d'Architecture, Ed. EPFL, Lausanne, 250 p.

3. Aperçu historique sur les espaces publics

L'espace public a toujours joué un rôle important dans la construction de la ville et dans la présence architecturale, mais chaque époque ou chaque courant lui a fait jouer un rôle dans le processus de la conception des formes bâties.

Les époques et les civilisations font naître des lieux singuliers répondant à des besoins d'ordre politique, religieux, commercial, ou fonctionnel. On peut citer donc ces changements et mutations de l'espace public à travers le temps comme suit :

3.1. Agora grecque

L'agora paraît être la première forme non rurale, non exclusivement religieuse et symbolique d'un lieu urbain de vie publique collective consciente et organisée.

L'agora grecque était un lieu collectif d'échange politique, de tenue des assemblées et de discussions. C'était aussi un lieu d'échanges culturels, de festivités, de commémorations et de transmissions de nouvelles. C'était enfin un lieu d'échanges commerciaux, de marché, de ventes ambulantes ou permanentes¹⁴.

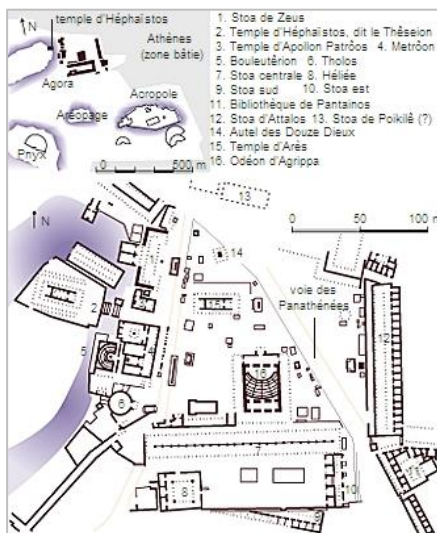


Figure 2: Plan de l'agora d'Athènes au IIe siècle après J.-C.
Source : www.larousse.fr/encyclopedia

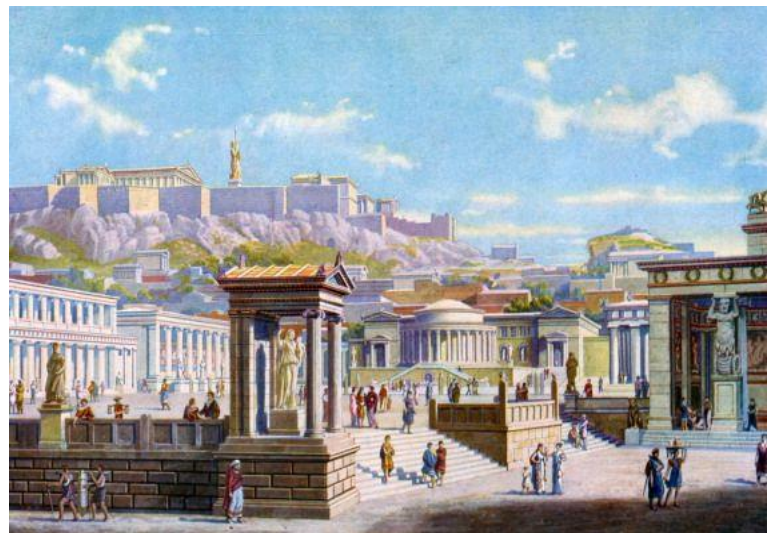


Figure 3: Représentation de l'agora athénienne, située sous l'Acropole
Source : www.franceculture.fr

3.2. Forum Romain

La notion de forum, véhicule les mêmes images que l'agora. A Rome les forums formaient déjà une sorte de réseau de places plus au moins spécialisées et complémentaires¹⁵.

¹⁴ AMIRECHE Toufik, *Approche des espaces publics urbains : cas de la ville nouvelle Ali Mendjeli*, mémoire de magister, Constantine : Université Mentouri, 2012, 219 p, p 9.

¹⁵ Idem, p10.

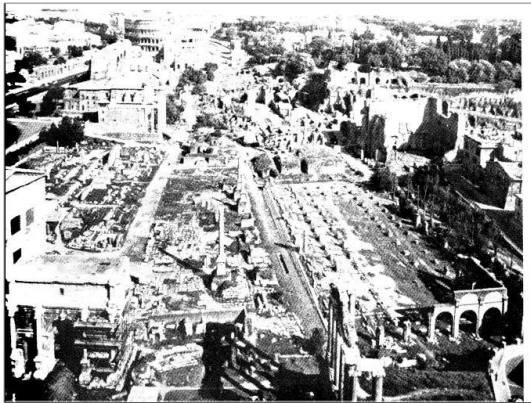


Figure 4 : Ruines du forum romain.
Source : LEONARDO Benevolo, *Histoire de la ville*, Edition : Parenthèses 1994, 509 p, p.97.



Figure 5: Rome, les forums impériaux aux IIe – Ve siècles.
Source : www.ladocumentationfrancaise.fr

3. 3. Epoque médiévale

L'organisation morphologique de la ville du moyen âge n'était soumise à aucune règle¹⁶. L'espace urbain se développait spontanément autour du parvis (place ou espace libre, qui s'étend devant l'entrée principale d'une église) des marchés et des églises.



Figure 6: Vue de la place du marché.
Source: LEONARDO Benevolo, op. cit. p 228.



Figure 7: Parvis d'église à l'époque médiévale.
Source : www.bordeaux.catholique.fr

L'habitat à cette époque y était dense, les rues étroites, les jardins publics sont inconnus jusqu'au XIII e siècle. Les lieux de promenade sont souvent les cimetières qui sont assez près des édifices religieux. Les places servaient surtout pour les rassemblements, elles sont souvent à l'écart des grands axes de circulation¹⁷.

3.4. Renaissance et la période classique

En opposition aux rues étroites et irrégulières des villes médiévales, l'urbanisme de la renaissance se caractérise par des rues larges, régulières, en étoile ou en circonférence,

¹⁶ Ministère de l'équipement et du logement, (1992), *Espaces publics*, Ed. Documentation française, Paris, p 24.

¹⁷ AMIRECHE Toufik, op. cit. p 11.

mettant en perspective l'espace urbain¹⁸. « Avec la renaissance, l'art urbain n'a d'abord donné lieu qu'à des palais et jardins, des places et des fontaines »¹⁹. Il y a eu retour aux traditions antiques en ce qui concerne le cadre architectural du paysage urbain. La monumentalité et les grandes places royales étaient présentes²⁰.



Figure 8: Place des Vosges, Paris.
Source : louislavache.blogspot.com



Figure 9: Jardins de Versailles à Paris.
Source : www.voyagesphotosmanu.com

3.5. Période moderne

Le 20^{ème} siècle voit apparaître un urbanisme progressiste (qui est codifié par la charte d'Athènes de 1933) celle-ci fut élaborée par les CIAM (congrès internationaux d'architecture moderne) issu des utopies du 19^{ème} siècle.

L'urbanisme progressiste a pour objectif, contrairement au culturaliste, la fonctionnalité, le progrès social et technique et l'aménagement adéquat selon un modèle d'espace standardisé. Il met en valeur le zonage et la sectorisation des espaces. L'espace public n'est désormais qu'un espace vide, vert et isotope²¹.

La charte d'Athènes a introduit des concepts nouveaux réduits à quatre fonctions : Habiter, circuler, travailler, se recréer.



Figure 10: Place des Trois Pouvoirs, Brasilia.
Source : www.flickr.com



Figure 11 : Square du temple, Paris.
Source : www.sortiraparis.com

¹⁸ AMIRECHE Toufik, op. cit. p 13.

¹⁹ Ministère de l'équipement et du logement, op. cit. p 24.

²⁰ AMIRECHE Toufik, op. cit. p 13.

²¹ Idem, p17.

4. Typologie des espaces publics

Selon F. Choay et P. Merlin: « *l'espace public est une notion de laquelle découle différentes typologies spatiales, cet espace comporte aussi bien des espaces minéraux, des espaces verts, et des espaces plantés* »²².

Les espaces publics représentent l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui sont à l'usage de tous. Ils constituent l'ossature urbaine héritée de l'histoire qui permet d'organiser les différentes fonctions de la commune. Cette ossature joue un rôle à deux échelles : celle du territoire, pour mettre en relation le centre historique et les périphéries, et celle du quartier et de l'îlot. Ces espaces peuvent présenter des aspects très différents selon qu'ils accueillent des pratiques quotidiennes ou occasionnelles²³ :

4.1. Espaces publics ouverts

On peut ranger les espaces publics ouverts selon deux catégories :

- **Espaces structurants** : regroupent les lieux de rassemblement, de communication et d'échanges, les espaces de représentation du pouvoir, les espaces marchands, patrimoniaux et emblématiques qui conservent la mémoire de la ville (grande place, parvis, esplanade, foirail, champ de foire, jardin botanique...) ;
- **Espaces de proximité** : (placette, terrasse, petit espace vert, square...) offrent des agréments particuliers : le repos, la détente, le calme, la qualité de l'air, le paysage...



Figure 12: Cours d'Estienne d'Orves, Marseille.



Figure 13: Place Lulli, Marseille.

Source des figures : AGAM (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise), *Les mots des espaces publics : Typologies, enjeux, défis et vocabulaire*, Marseille (France), Octobre 2018, p 14-16.

²² PIERRE Merlin & Françoise CHOAY, (2010), op. cit.

²³ AGAM (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise), *Les mots des espaces publics : Typologies, enjeux, défis et vocabulaire*, Marseille (France), Octobre 2018,

4.2. Espaces publics linéaires

Les espaces publics linéaires comprennent les voies urbaines de communication réservées aux transports entrecoupées par des passages piétons matérialisés au sol et des bandes séparatives (les chaussées), les trottoirs, des espaces publics contraints qui délimitent ces voies de circulation, et les voies piétonnes, les contre-allées piétonnes, des espaces de circulation exclusivement dédiés aux piétons.

Ils regroupent les espaces de grande circulation et les espaces à l'échelle des quartiers parmi lesquels les réseaux de voies des zones d'activités occupent une place à part.

Les espaces publics linéaires : Boulevard, avenue, promenade publique, allée(s), mail, cours, corniche, rue-corridor / rue-couloir, ruelle / venelle, rue. On peut aussi les ranger selon deux catégories : les espaces publics linéaires structurants et les espaces publics linéaires de proximité.



Figure 14 : Quai de la Joliette, Marseille.



Figure 15: Rue des Bagniers, Aix-en-Provence et Rue de Verdun, Marignane.

Source des figures : AGAM (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise), op. cit , p 26-29.

4.3. Espaces publics discrets à révéler

La catégorie des espaces publics discrets à révéler recouvre des espaces aménagés de petites dimensions (mirador, petit parvis...) et des espaces résiduels ou intercalés (recul à l'alignement, pointe d'îlot, terre-plein central, oreille, tête d'îlot élargie occupée par un banc, un arbre et des conteneurs à déchets, palier de montée, petite plateforme...).

Elle comprend aussi des espaces vides esquissés et souvent oubliés :

- des lieux inaboutis, peu appropriés ou dont les fonctions sont peu finies, qui ont bénéficié d'un aménagement minimaliste ou qui restent en attente d'un traitement plus ambitieux (place officielle, place par défaut, place informelle, pied d'immeuble inachevé, abords d'équipement sportif sommairement dessiné...);
- des « replis » de la ville où les usages sont très limités en l'absence d'agréments (dessous de passerelle, dessous d'autopont...).

Ces derniers espaces délaissés constituent des lieux à reconquérir. Leur aménagement permet de requalifier une rue, un quartier. L'aménagement de jardins de proximité dans les dents creuses et les mobiliers rajoutés sur l'espace public répondent à une demande d'espaces de rencontre au cœur d'un quartier. Ces interventions sont souvent le fruit de projets participatifs qui impliquent les écoles, les associations, les retraités, les riverains.



Figure 16: Traitement d'un angle. Ponte da Barca, Portugal.



Figure 17 : Traitement d'une tête d'îlot. Place Louise Michel / Fare-Petites Maries, Marseille.

Source des figures : AGAM (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise), op. cit , p 34-35.

4.4. Espaces publics de transition

On peut distinguer trois sortes d'espaces de transition :

- **Espaces « interface »** : qui mettent en relation la rive et le milieu aquatique, le sec et l'humide (plage, berge publique, quai, jetée, corniche, belvédère en gradins...), la ville et la nature ;
- **Espaces « trait d'union »** : qui jouent souvent avec le relief, mettent en relation deux paliers naturels, deux quartiers, des équipements (cheminement, montée, promenade suspendue, place en plateaux, rue en escalier, plateforme - pont-dalle, passerelle, jardin en paliers, coulée verte...) et nécessitent des dispositifs spécifiques (clôtures, rambardes, rampes, mains courantes, définition claire des cheminements, matérialisation des limites...) ;
- **Espaces « traversée »** : qui permettent des cheminements dans l'épaisseur du tissu urbain (galerie, portique, arcade, passage sous voie ferrée, jardin en cœur d'îlot, cour intérieure de statut public, traverse, rue couverte, passage couvert).

Les espaces de transition constituent souvent des promenades architecturales au cours desquelles le piéton perçoit le paysage tantôt en plongée, tantôt en contre-plongée. Ils participent beaucoup à l'attractivité et à l'identité des quartiers et des villes mais ils sont assez rarement pris en compte dans leurs aménagements.



Figure 18: Place Villeneuve-Bargemont, Marseille.



Figure 19: Passeio dos Clérigos, Porto (Balonas & Menano Architects) et Promenade François Mulet, La Ciotat.

Source des figures : AGAM (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise), op. cit , p 38-39.

5. Enjeux des espaces publics

Les espaces publics assument des rôles importants dans les villes, ces rôles deviennent des enjeux qui sont les usages précédemment cités avec leurs effets, cinq enjeux interdépendants qui peuvent être définis ²⁴:

- Enjeu de mobilité qui implique à tout l'urbain et à tous les citoyens ;
- Enjeu de sociabilité qui signifie que tous les citoyens peuvent selon des modalités diverses rencontrer tous les citoyens ;
- Enjeu d'identité et contextualisation ;
- Enjeu de confort, un espace public doit constituer un environnement agréable et pour cela plusieurs éléments de civilité sont requis : qualité de la marche, éclairage hiérarchisé, bien-être, ventilation, fraîcheur, ombre et lumière, environnement sonore... ;
- Enjeu des usages civils, festifs et culturels, commerciaux plus ou moins réguliers.

6. Acteurs de l'espace public

Les acteurs des espaces publics constituent une bonne importance dans la compréhension, l'explication des espaces publics mais aussi pour les actions déclenchées à leur égard. Par ce terme «d'acteur », est sous-entendu l'individu ou le groupe, ou l'organisation qui initie une action et qui a des effets directs ou indirects sur son entourage et son environnement. Quatre types d'acteurs étroitement interdépendants peuvent être définis pour les espaces publics ²⁵ :

²⁴ Bassand M, Compagnon A, Joye D, Stein V, (2001), *Vivre et créer l'espace public*, Ed PPUR, Lausanne, 227p, p17.

²⁵ BADACHE Halima, *espaces public entre conception et usage : Cas des jardins publics de Biskra*, mémoire de magister en architecture, Biskra : Université Mohamed Khider, 2014, 322 p, p 29.

6.1. Acteurs politiques

Ils sont les représentants du pouvoir décisionnel, leur rôle est important, car ils peuvent avoir des décisions positives ou bien négatives influant sur le devenir de l'espace public et sur le bien-être des citoyens.

6.2. Acteurs économiques

Ils jouent un rôle primordial dans les dynamiques des espaces publics .ce sont principalement les entrepreneurs, les propriétaires fonciers et les investisseurs.

6.3. Habitants - Usagers – Citoyens

Ces acteurs jouent un rôle très important allant de l'indifférence à l'engouement pour l'espace public crée. Les H-U-C sont considérés comme un baromètre sur qui on peut lire le degré de succès d'un espace donné.

6.4. Professionnels de l'espace public

Les professionnels de l'espace ont un rôle plus stratégique par rapport aux précédents acteurs :

- **Urbanistes**

Les urbanistes ont un rôle primordial dans l'aménagement des espaces publics, car l'urbanisme se distingue par rapport aux autres disciplines par sa vision globale et synthétique de la ville.

- **Paysagistes**

Systématiquement où la végétation, leur esprit naturaliste et l'esthétique sont leur domaine de prédilection, la contribution des paysagistes reste d'une grande importance dans le domaine du traitement des espaces urbains.

- **Ingénieurs**

Ce sont eux qui marquent le plus la physionomie de l'espace collectif ». Malgré leur rôle qui se résume principalement la décision mais les ingénieurs ne prennent jamais de décisions risquées envers leur hiérarchie.

- **Architectes**

« Les espaces publics ou l'architecture forge son image, et son identité ».L'architecte sans doute est le plus connu des professionnels de la conception car l'architecture structure les espaces publics par son jeu de volumes ou de couleurs, typologie symbolisant mémoire historique ou autre signification.

7. Fonctions de l'espace public

- **Un lieu de structuration de l'espace urbain :** « *L'espace public doit permettre de recoudre un tissu urbain fragmenté, de réunir des espaces hétérogènes, de rétablir une certaine continuité dans la trame urbaine* »²⁶.
- **La satisfaction des besoins sensoriels et psychologique :**
 - Des espaces pour la sauvegarde de la qualité de la vie ;
 - L'espace vert : facteur d'équilibre écologique ;
 - Les espaces pour la beauté de la ville.
- **Les relations sociales spontanées et libres :** « *Aujourd'hui l'espace public se retrouve au cœur d'un enjeu sociale majeur qui a pour nom la fragmentation des sociétés contemporaine. On s'interroge sur leur cohésion, sur les modèles d'intégration qui pourraient permettre de faire vivre ensemble une diversité culturelle croissante* »²⁷ :
 - espace de loisirs ;
 - espace pour l'enfance.
 - Espace de vie et de sociabilisations quotidiennes.
- **Les échanges économiques ;**
- **Les déplacements utilitaires ;**
- **Espace de communication.**

8. Circulation urbaine : une lecture de l'espace urbain

L'une des fonctions que peut exercer l'espace extérieur urbain, la plus importante et la plus ancienne, est sans doute de permettre la circulation des individus, la voie et le trottoir sont les lieux de la circulation, de la communication et de rencontre.

La circulation est en effet le reflet de la structure de l'espace urbain²⁸. C'est elle qui indique où sont les pôles, quels sont les axes, comment les uns et les autres se hiérarchisent.

L'une des caractéristiques essentielles de l'espace public est d'être irrigué par de multiples flux de circulation de nature diverse, d'intensité inégale, à la fois diluée et hiérarchisée, de volume variable dans le temps²⁹.

8.1. Types des circulations

Suivant les types de circulation, on a des voies :

²⁶ FRANÇOIS Tomas, (2002), *Espaces publics, architecture et urbanité*, Ed: PU Saint Etienne, p 29.

²⁷ Idem, p 29.

²⁸ J.Bastie et B. Désert, (1980), *l'Espace Urbain*, Ed. Masson, Paris, p 139.

²⁹ AMIRECHE Toufik, op. cit. , p 25.

- voies piétonnes : les emprises réservées aux piétons ;
- voies avec différents types de circulation : automobile, autobus, deux roues ;
- voie à circulation mécanique : réservée uniquement aux transports mécaniques.

8.2. Voie

La voie est un espace de circulation dans la ville, d'échange (commerces), et aussi un espace structurant les quartiers. Elle dessert les logements et les lieux d'activité économique.

Les rôles remplis par la voirie sont nombreux³⁰ :

- Créer un cadre de vie ;
- Assumer une fonction sociale ;
- Desservir les activités ;
- Accueillir les circulations.

Le rôle de la voirie a évolué au cours des siècles. Jadis simple lieu de rencontre, aujourd'hui, elle assume un ensemble complexe de fonctions: elle écoule les circulations; elle dessert les activités, elle modèle l'espace urbain, elle crée, un cadre de vie, elle assume une fonction sociale, elle participe à l'enracinement du citoyen.

Il importe donc, que la conception de la voirie s'inscrive désormais dans un cadre élargi, où ne soient pas seuls pris en compte les impératifs de la circulation.

8.3. Trottoir

Le trottoir est un espace sur le côté des rues réservé aux piétons et aux usagers qui se déplacent sur des véhicules à roulettes (poussette pour enfant, patin à roulettes, trottinette électrique). Un véhicule motorisé n'a pas le droit de stationner et de circuler sur un trottoir. Le trottoir relève du domaine public routier car il dépend de la voirie et il en constitue un accessoire indissociable. Il concourt aussi à l'animation de la rue³¹.

Selon le dictionnaire Le Robert « *Chemin surélevé réservé à la circulation des piétons* »³².

*Egalement « La notion de trottoir est une notion de fait; qu'il s'agit certes, selon la définition du Grand Robert, d'un chemin surélevé réservé à la circulation des piétons; que, selon l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, il s'agit d'une voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers »*³³.

³⁰ Ministère de l'Équipement, (1975), *Les voies Urbaines : Guide Technique*, SETRA : Division Urbaine, p 05.

³¹ AGAM (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise), op. cit. p 70.

³² Petit Robert, Ed. 1993. Voir également PH. BOUILLARD, (1983), Aperçu du régime juridique des trottoirs, en A.T.D.F., n° 13, p10.

³³ Conseil d'État Français C.E.F, 14 octobre 2008, n° 187.069, Pâques.

Synthèse

L'espace public apporte la signification de l'espace collectif par excellence. Il représente en effet la façade des fonctionnalités des habitants et des usagers, à savoir : les rencontres, les communications, les loisirs, les activités et le commerce, et ainsi que les services. C'est le centre de la vie urbaine et sociale.

Après notre étude sur l'espace publics, on peut le qualifier comme le noyau de toute les villes, et le générant de la vie sociale, donc c'est par son amélioration, on peut améliorer ces dernières.

L'espace public n'est un espace de liaison entre les éléments bâtis de la ville ni un espace technique pour le passage des différents réseaux ou un espace de déplacement, au contraire **c'est le lieu d'appropriation des différents groupes sociaux**. Il est multiple par sa forme, il est place ou esplanade, rue, boulevard ou avenue, mais aussi voie ou parking ou d'abord de zone, Il peut être jardin, square, grand parc urbain. De tous ces espaces, aussi différents soient-ils, se développe la vie sociale. Ce sont des lieux de mixité sociale, leurs rôles deviennent porteurs de vie sociale.

Section 2 : Appropriation de l'espace public

Introduction

La présente section est consacrée à la définition des concepts liés à notre hypothèse de base : l'appropriation de l'espace public. Cette conceptualisation peut nous renseigner sur le rapport entre l'homme et l'espace « *L'homme est formé et transformé par sa relation à l'espace, celui-ci est formé et transformé par l'homme* »³⁴. Le concept « appropriation » est employé par les anthropologues, les psychologues, les sociologues et les urbanistes, il recouvre une notion complexe, il nous apparaît opportun ici de préciser le contenu du concept.

1. Définition du concept « appropriation »

Le terme appropriation a des racines étymologiques dans le mot latin « appropriare » qui signifie « *Faire sien* »³⁵. L'appropriation est une action de s'approprier une chose, d'en faire sa propriété. Au point de vue de l'usage des espaces, cette action détermine la présence des humains dans un milieu.

Pour le petit Larousse 2003: « *l'appropriation est l'action de s'approprier, par exemple l'appropriation des moyens de production par la collectivité et s'approprier, c'est rendre propre à une destination, adapter, conformer, c'est se donner la propriété de, c'est faire sein, s'attribuer* ».

Selon Pierre MERLIN l'appropriation est une « *action consistant à prendre possession d'un objet physique ou mental* »³⁶, au sens juridique, l'appropriation peut être légale ou illégale ; l'appropriation illégale d'une terre ou d'un logement est une pratique courante comme alternative et solution partielle ou immédiate à la crise du logement et à la pauvreté.

La notion d'appropriation porte deux idées, la première est celle d'adaptation de quelque chose à un usage défini; et la deuxième est celle, qui découle de la première, d'action visant à rendre propre quelque chose : « *La notion d'appropriation du sol urbain peut être envisagée sous deux approches (...). La première consiste en une affectation du sol à un usage. Ce qui veut dire une action d'approprier, de rendre propre à un usage. La seconde approche est de l'ordre du droit. Il s'agit d'une attribution du droit de disposer de quelque chose. C'est une action de s'approprier une chose, d'en faire sa propriété au sens juridique du terme* »³⁷.

2. Types d'appropriation

DUPLAY C. et M. proposent trois types d'appropriation : juridique, sentimentale et créatrice³⁸ :

³⁴ GUSTAVE Nicolas, (1981), *La psychologie de l'espace*, Paris : Presses Universitaires de France, Collection « Que sais-je ? », p 22.

³⁵ LAWRENCE R., (2006), *Représentations sociales de l'habitat : la pertinence de l'écologie humaine : Dans Psychologie sociale de l'environnement*, Rennes : Presse Universitaire de Rennes, P41.

³⁶ PIERRE Merlin & Françoise CHOAY, op. cit.

³⁷ KIMBAU.K, (1997), *Formes urbaines et appropriation du sol à Kinshasa au Zaïre (Congo)*, Diplôme du grade de philosophie Doctorat en aménagement université de Montréal, Québec.

³⁸ PIERRE Merlin & Françoise CHOAY, op. cit.

2.1. Appropriation juridique

Suppose être propriétaire de son cadre bâti, capital immobilier transmissible aux héritiers.

2.2. Appropriation sentimentale

Se fait en occupant quotidiennement un espace, en le chargeant d'affectivité et en y associant des émotions rapporter à un vécu cet espace.

2.3. Appropriation créatrice

Survient lorsqu'on agit sur son cadre bâti soit à moment de la construction, soit plus tard en les modifiant pour exprimer ses besoins. Cette appropriation est obtenue par action sur le logement ou le milieu et peu se manifester spontanément au cours de la vie de construction.

3. Formes d'appropriation

Il existe une infinie variété de façons possibles de transformer l'espace, trois formes d'appropriation sont distinguées³⁹ :

3.1. Appropriation Matérielle

Usage, pratiques et accessibilité,...etc., c'est transformer l'espace matériel comme décorer un local ou de poser des affaires personnelles dans un espace public pour réserver une place...etc.

3.2. Appropriation symbolique

Appréciation, sens du lieu, sentiment d'être à sa place, etc.

3.3. Appropriation politique

Sentiment de maîtrise du territoire, rapport à l'altérité,... etc.

Synthèse

Les espaces publics sont des espaces partagés, qui appartiennent à tous, que l'on peut s'approprier tout en les laissant aux autres. L'utilisation permanente de l'espace produit chez l'utilisateur une image mentale qui tient compte à cette expérience, donc on s'approprie l'espace à travers la pratique. Elle est qualifiée par DUPLAY C. et M. de : «*phénomène conscient ou inconscient de correspondance, ressenti ou réelle, entre un milieu construit et les besoins ou les souhaits de ses habitants*»⁴⁰.

Donc : « *L'appropriation de l'espace désigne l'ensemble des pratiques qui confèrent à un espace limité, les qualités d'un lieu personnel ou collectif. Cet ensemble de pratiques permet d'identifier le lieu ; ce lieu permet d'engendrer des pratiques. L'appropriation repose donc sur une symbolisation de la vie sociale* »⁴¹.

³⁹ HENCHIRI Hanane, Les formes de réappropriation de l'habitat : étude de cas dans l'agglomération de Besbes Wilaya d'Eltarf, Annaba : Université Badji Mokhtar, mémoire de magister, 2012, 117 p, p 22.

⁴⁰ DUPLAY Claire et Michel, (1985), Méthode illustrée de création architecturale, Ed. Moniteur, Paris, p313.

⁴¹ SEGAUD, (2007), Marion. Anthropologie de l'espace : Habiter, fonder, distribuer, transformer. Ed. Arman Colin (Coll. U Sociologie), Paris, p69.

Conclusion

L'espace urbain est un produit social, un objet d'une appropriation, c'est un espace de groupement et de passage, le lieu de convergence des hommes, des activités, des biens et d'une certaine complexité provenue du développement économique et technologique, tout en s'insérant dans des contextes géographiques spatiaux variés.

La qualité des espaces publics contribue fortement à l'embellissement de la ville. L'espace public constitue un élément déterminant du paysage urbain en agissant sur les ambiances, les repères, les perspectives, les couleurs... Il permet de rendre la ville plus belle, plus attractive, plus habitable. L'appropriation illégal de l'espace a un impact négatif sur l'environnement urbain et en particulier sur l'aménagement et la gestion de l'espace en général.

Donc dans le prochain chapitre, on examine la notion de **l'appropriation de l'espace public** par une des activités urbaines « **activités tertiaires** » : « *Le rôle des activités tertiaires parait déterminant dans l'élaboration des systèmes urbains qui à leur tour conditionnent toute l'organisation de l'espace. Si l'industrie est créatrice d'emploi, fixatrice de population, c'est par les activités tertiaires que s'établissent le rayonnement des villes et leur hiérarchisation. Élément de base de la vie régionale, ces activités tertiaires par leurs intégration croissante sont également celle qui déterminent les grands traits de l'armature urbaine nationale et internationale*⁴² ». Parmi ces activités tertiaires, celles ayant un rôle primordial dans le développement des villes, on cite **l'activité commerciale** qui par son impact induit soit un **dynamisme considérable** sur le **milieu urbain**, ou bien un **dysfonctionnement** de ce dernier par ses **activités informelles**.

⁴² Ali Hedjiedj. Thèse de doctorat d'état Université d'Aix Provence, 1992.

PARTIE I : APPROCHE CONCEPTUELLE

De l'espace public et l'activité commerciale en ville, à l'urbanisme commercial dans une perspective de développement durable.

Chapitre 2 : Commerce urbain, un redéploiement dans la ville

Section 1 : Commerce urbain

Section 2 : Secteur informel

Section 3 : Commerce informel en Algérie

Introduction

Une étude des concepts liés au thème du commerce et son espace est indispensable afin de définir certaines notions et de comprendre les rapports existants entre les structures du commerce et les phénomènes correspondants.

Si, pendant longtemps, le commerce est resté en marge des politiques urbaines, ne se soumettant qu'aux questions liées aux influences du marché économique, il est aujourd'hui considéré comme l'un des éléments fondateurs et structurants de la ville.

Le commerce deviendrait ainsi parmi les piliers nécessaires à l'équilibre général de l'urbanisme. Il est réellement une fonction importante de la vie des villes autant qu'un facteur structurant de l'espace urbain. La création de cette activité ne se limite par uniquement aux limites physiques du local commercial, mais s'étend à des aménagements urbains.

A travers ce chapitre on essaye d'une part, à comprendre la relation complexe qui lie le commerce et la ville et toutes les répercussions engendrées par une telle relation, et d'autre part, d'aborder les problèmes peuvent être causés par le commerce.

Section 1 : le commerce urbain

Introduction

Le commerce est actuellement reconnu comme partie intégrante de l'aménagement du territoire, tout comme l'habitat, les équipements, le transport, les préoccupations environnementales...etc., ce dernier apparaît désormais comme une **fonction urbaine** à part entière et participe à la cohésion du territoire.

L'importance du commerce dans la vie des sociétés a été perçue d'une manière beaucoup plus stimulante par certains théoriciens de l'économie que par les géographes « *le commerce est une activité à la fois économique et sociale qui peut être abordée de deux façons par le géographe* »⁴³. En cette section, on présente quelques notions importantes liées au commerce.

1. Commerce et typologie

1.1. Commerce

Dans le dictionnaire des sciences commerciales et économiques, A. Cotta⁴⁴ donne pour définition du commerce : « *On appelle commerce, l'activité d'échange, et fonction commerciale celle qui organise les échanges* ». Aussi austères qu'elles soient, ces deux lignes ont le mérite de mettre l'accent sur l'idée essentielle recherchée dans ces liens avec la ville, à savoir : l'échange.

Du point de vue de géographie : « *l'activité dont la fonction est d'acheter des marchandises pour les revendre en l'état mais dans des conditions de lieu, de temps, de quantité et d'assortiment les mieux adaptées à la demande* »⁴⁵.

1.2. Commerce urbain

On peut entendre par le commerce urbain l'ensemble des activités commerciales pratiquées dans le centre-ville ou à la périphérie. Ce concept traite le rapport existant entre le commerce, l'organisation spatiale et la croissance urbaine. La structure commerciale d'une ville influe sur la forme de ses tissus urbains, sur le fonctionnement et le mode de gestion de celle-ci, le commerce contribue aujourd'hui à :

- L'augmentation des mobilités ;
- L'amplification des polarisations ;
- L'accélération des processus d'urbanisation ;
- La transformation des paysages urbains.

⁴³ BONDUE J.P., (2000), Le commerce dans la géographie humaine, Ed. Armand Colin, Les Annales de géographie, n°611, p 94, Paris.

⁴⁴ COTTA A, (1995), dictionnaire des sciences commerciales et économiques, Ed. Dalloz, Paris, 461 p.

⁴⁵ BONDUE J.P, op. cit. , p 94.

1.3. Types de commerces et distribution

La distribution est l'organisation de la mise à disposition d'un produit destiné à la vente, dont on distingue, deux grands modes de distribution :

- La mise à disposition du produit dans les locaux du fournisseur ;
- La mise à disposition du produit dans les locaux du détaillant.

De là, on différencie deux types de commerces qui sont :

- Le commerce de gros ;
- Le commerce de détail.

1.4. Espaces commerciaux

Il existe une grande variété des espaces commerciaux, dont on trouve⁴⁶ :

1.4.1. Petites surfaces

Commerce de proximité : offre des produits et des services à un ensemble de clients dans une relation de proximité géographique, il s'effectue dans des boutiques, magasins dont la superficie est inférieure à 90 m².

1.4.2. Moyennes surfaces

- **Supérette** : est un magasin de vente au détail en libre-service, à prédominance alimentaire, sur une surface de vente de 100 à 400 m² ;
- **Magasins populaires** : de taille moyenne, surface de vente comprise de 600 à 2000 m². Ils sont généralement situés en centre-ville ;
- **Supermarchés** : est un établissement de vente au détail proposant, en libre-service, des produits alimentaires et de grande consommation, sur une surface moyenne les 3 000 m².

1.4.3. Grandes surfaces

- **Grand magasin** : est un commerce de détail multi-spécialiste, proposant un vaste assortiment de marchandises exposées dans des rayons spécialisés sur une grande surface de 2 500 à 92 000 m². Généralement implanté en centre-ville, il occupe plusieurs étages.
- **Hypermarché** : de grande taille, caractérisé par une structure de coût optimisé par rapport à d'autres formes de commerces de taille réduite, situé en périphérie des villes, l'hypermarché propose un vaste assortiment de marchandises en libre-service.
- **Magasins d'usine** : des producteurs qui vendent directement au public la partie de leur production non écoulee dans leur circuit de distribution ou faisant l'objet de retour.

⁴⁶ ZAGHOUANE Saïd, *Quels enjeux pour la dynamique commerciale en milieu urbain ? Cas d'étude à El-Eulma*, mémoire de magistère, Sétif : Université Ferhat Abbas, 2012, 139 p, p 27.

1.5. Regroupement des espaces commerciaux

1.5.1. Centre commercial: est un bâtiment regroupant un ensemble d'au moins 20 magasins totalisant une surface utile minimale de 5000 m², conçu, réalisé et géré comme une entité.

1.5.2. Galerie marchande : est un regroupement de commerces au sein d'un même espace piétonnier couvert. Elle peut être autonome ou rattachée à un ensemble commercial.

1.5.3. Rue commerciale : est une rue bordée de commerces de part et d'autre, pouvant faire l'objet d'une spécialisation d'un commerce en particulier, « *Elle se trouve dans les grandes villes, avec l'existence des grandes vitrines d'exposition et diversité du commerce* »⁴⁷.

2. Interrelation entre la ville et le commerce

La fameuse expression d'Henri PIRENNE devenue depuis un véritable adage pour les spécialistes, « *la ville est fille du commerce* »⁴⁸ permet d'introduire les discussions sur la capacité de ce secteur d'activité à fabriquer la ville ou à la défaire. Le commerce ne s'épanouit jamais aussi bien que dans la ville, et une ville ne fonctionne jamais aussi bien qu'avec du commerce.

Le commerce est un secteur déterminant dans l'établissement des premières cités. Fonction urbaine par excellence, l'activité commerciale a toujours accompagné les évolutions et les mutations les plus marquantes dans l'histoire des cités « *Le commerce contribue à la fondation des villes* »⁴⁹. Du troc à la vente, d'une société de survie à une société de consommation, elle façonne les villes et les pratiques urbaines. Catalyseur des interactions sociales, il contribue aujourd'hui à l'augmentation des mobilités, à l'amplification des polarisations, à l'accélération des processus de métropolisation et à la transformation des paysages urbains, « *une ville est agréable et charmante lorsqu'elle est commerçante et qu'à l'inverse les villes qui ne sont pas commerçantes n'ont ni charme, ni agrément* »⁵⁰.

Il représente également une clé essentielle pour la lecture de la ville, tant il croise les entrées : historiques, économiques, architecturales et même sémantiques.

L'activité commerciale est une activité d'échange et une source d'animation de la vie urbaine, elle joue un rôle éminent dans la structuration des villes. Expliquer les mutations du commerce revient en quelque sorte à comprendre l'évolution de la ville.

De nos jours, l'organisation commerciale d'une ville représente une donnée majeure de l'urbanisme, d'autant plus si l'activité commerciale y est particulièrement dynamique. La

⁴⁷ MAUGER.P, (1991), *Centres commerciaux*, Ed. Moniteur, Paris, p6.

⁴⁸ PIRENNE Henri, (1927), *les villes du moyen Age*, essai d'histoire sociale et économique, Ed. Maurice Lambert, Bruxelles, 203 p.

⁴⁹ J.-W GILBART, F.R.S., (1856), *Lectures sur l'histoire et les principes du commerce chez les anciens*, Ed. GUILLAUMIN, Paris, p28.

⁵⁰ ALAIN Metton, (1998), *Espoirs et amertumes du commerce des centres villes*, in *Les Annales de La Recherche Urbaine* n° 78, p 47.

mutation de l'appareil commercial contribue étroitement à la transformation de la ville et il ne paraît pas légitime de continuer à la gérer indépendamment des autres politiques urbaines⁵¹.

La fonction urbaine commerciale devient de plus en plus complexe et imbrique une palette d'acteurs toujours plus large composée des consommateurs qui la font exister, des commerçants (petits et grands, traditionnels et modernes) qui l'animent, et des instances publiques qui la règlementent ou l'arbitrent.

3. Espace public support d'activités commerciales

L'espace public fait aujourd'hui l'objet de sollicitations nombreuses et pressantes. C'est le lieu des innombrables pratiques de la vie urbaine : **commerce**, détente, rencontre..., où l'espace public exprime son rôle social et économique. C'est aussi une vitrine où la ville forge son image et son identité. C'est encore le lieu où s'exercent les fonctionnalités de la ville : déplacements, réseaux techniques...⁵²

Au regard de ces enjeux extrêmement divers et importants, l'un des défis majeurs des villes est qu'elles doivent faire face aux conflits entre les différents usages dont **l'espace public est la scène** : déplacements, stationnement, **commerce**, emploi, détente...etc.

L'espace public est multiple par sa forme. Il est place ou esplanade, rue, boulevard ou avenue, mais aussi voie périurbaine ou voie rapide. Il prend la forme de parking ou d'abord de zone industrielle, de centre commercial ou de grand ensemble.

« La présence d'usagers et d'usages variés sur l'espace public témoigne d'une vie locale dynamique, d'une convivialité et d'un bien-être »⁵³.

4. Paysage commercial

Le paysage commercial est une notion importante pour mettre en valeur la fonction commerciale dans son contexte spatial et définir les impacts issus de la mise en considération de son paysage dans le cadre du respect de la morphologie urbaine et de l'environnement. Ces aspirations sont inscrites dans les approches du développement durable.

« Le paysage commercial, notion applicable à des échelles géographiques diverses, constitue un facteur de l'attractivité de l'appareil marchand aux côtés des niveaux des prix, des politiques publicitaires »⁵⁴.

L'image d'un espace commercial apparaît comme un élément important pour le dynamisme des appareils commerciaux et aussi elle influe sur la vitalité des villes.

⁵¹ ZEGHICHI Khadidja, *Le rôle des souks hebdomadaires dans la dynamique de la ville, "Enjeux du développement durable"*, mémoire de magister, 2012, 317 p.

⁵² ZAGHOUEANE Saïd, op. cit. , p 30.

⁵³ Vivre l'espace public : usages d'aujourd'hui et de demain, fiche n°7, Grenoble-Alpes Métropole. https://www.grenoblealpesmetropole.fr/cms_viewFile.php?idtf=2413&path=Espaces-publics-Fiche-7.pdf

⁵⁴ René-Paul Desse et al., (2001), *Dictionnaire du commerce et de l'aménagement*, Ed. Presses universitaires, Paris, p251.

5. Commerce et mobilité

Etroitement liée aux évolutions de la mobilité urbaine, dépendant des flux de déplacement et des conditions d'accessibilité, le commerce se trouve immanquablement concerné par les politiques publiques de déplacements urbains⁵⁵ :

5.1. Evolution de la mobilité, le commerce et le fonctionnement de la ville

L'activité commerciale est en grande partie dépendante des conditions de son accessibilité. La mobilité croissante des ménages a en effet encouragé le caractère centrifuge du développement commercial: elle a favorisé le redéploiement spatial des activités commerciales, en induisant des changements dans les choix d'implantation.

5.2. Déplacement des personnes

L'accessibilité motorisée des magasins, semblent peu compatibles avec les objectifs des politiques actuelles de réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements et de restriction des possibilités de stationnement. Par contre, les objectifs de promotion des transports en commun et des modes doux de déplacements sont envisagés comme moins problématiques par les commerçants.

Les transports en commun occupent une large place dans les plans de déplacements urbains. Dans la perception des politiques, les transports collectifs urbains sont aussi susceptibles de jouer un rôle essentiel en matière d'activité commerciale : le cœur des villes ne pourrait être réellement attractif que correctement desservi par un réseau de transports en commun performant.

Les nouvelles politiques de déplacements urbains affichent la volonté de favoriser les modes doux : la pratique du vélo et de la marche à pied

La clientèle se déplaçant à pied correspond à une clientèle de proximité et régulière, pour un déplacement de moins de vingt minutes. Selon les types de commerces, de l'alimentaire aux loisirs - culture, suivant le type de ville, la clientèle intégralement piétonne représente 5 à 20% de la clientèle du centre - ville.

5.3. Transport et livraisons de marchandises

Les transports de marchandises en ville est une question sensible : indispensable à l'activité économique, il est dans le même temps source de nombreuses nuisances environnementales et de conflits de partage de la voirie. Les livraisons, la logistique urbaine et la circulation des marchandises confrontent les collectivités locales à une problématique générale, celle de concilier le dynamisme économique et la nécessité d'assurer le bien - être des citoyens.

⁵⁵ VAN DE WALLE Isabelle et Léonor RIVOIRE, (2005), Commerce et mobilité : L'activité commerciale face aux nouvelles politiques publiques de déplacements urbains, Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie, Paris, 93 p.

5.4. Commerce urbain et accessibilité

La localisation et/ou l'accessibilité des centres d'achat détermine dans une grande mesure l'usage de la voiture ou celui des transports publics. Les conditions de stationnement jouent particulièrement un rôle central dans les pratiques modales. L'accessibilité des centres commerciaux de périphérie par la voiture est maximale tandis que pour les transports publics ou les mobilités douces est généralement nulle. En revanche, la destination du centre-ville est certainement celle pour laquelle l'usage des transports publics est la plus performante par rapport à l'utilisation de l'automobile.

6. Commerce en Algérie, entre réglementation et pratique

6.1. Outils de planifications urbaines PDAU et POS

Les outils de planifications urbaines dans l'environnement juridique Algérien, ce sont le Plan d'Occupation de Sols (POS) et la Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU), tels que définis par la loi n°91-29-177 et n°91-29-178, du 28 mai 1991⁵⁶ :

6.1.1. Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

Le PDAU concerne l'échelle de la ville ou de l'agglomération, autrement dit l'échelle de la commune ou d'un groupement de communes ayant de fortes solidarités socio-économiques, morphologiques ou infrastructurelles, il est alors dit intercommunal.

Le P.D.A.U. est un instrument de planification à long terme (15-20 ans). Il fixe les références des différents POS de la commune ou des communes concernées.

Ses objectifs

Les principaux objectifs du PDAU sont :

- La rationalisation de l'utilisation des espaces urbains et périurbains ;
- La mise en place d'une urbanisation protectrice et préventive. Protectrice des périmètres sensibles, des sites (naturels ou culturels) et des paysages, et préventive des risques naturels pour les établissements humains (inondations, glissements de terrain...) ;
- La réalisation de l'intérêt général, par la programmation des équipements collectifs et des infrastructures et l'identification des terrains nécessaires à leur localisation ;
- La prévision de l'urbanisation future et de ses règles.

• Plan d'Occupation des Sols

Le Plan d'occupation des sols (POS) est un instrument juridique réglementaire de gestion urbaine et communale. Il revêt un caractère obligatoire pour la commune qui l'initie dans le but de fixer des règles spécifiques pour l'urbanisation de parties ou de la totalité de son territoire et la composition de leur cadre bâti.

Ses objectifs

⁵⁶ http://ekladata.com/lcZx4JWPnaOkRfW_wQ3zEHiAsaA/CHAPITRE-02.pdf

Le POS a pour objectif de réglementer la multitude d'actes d'urbanisation individuelle (construction, lotissement et démolition) et de les rendre conformes aux objectifs et orientations du projet communal contenu dans le PDAU.

Type d'occupation du sol

Il s'agit de déterminer explicitement :

1. Les activités

- Les activités dominantes et les activités à encourager ;
- Les activités interdites ;
- Les activités dont l'installation est soumise à des conditions spéciales.

2. Les conditions d'occupation

- L'accès et la voirie ;
- Les dessertes par les réseaux d'eau et d'assainissement ;
- La réservation d'espaces libres ;
- Les espaces verts ;
- Le stationnement.

3. La forme d'occupation

- L'implantation des constructions dans la parcelle par rapport aux voies ;
- La hauteur de la construction ;
- Les recommandations pour l'aspect extérieur des constructions ;
- L'aspect des clôtures ;
- La densité d'occupation : Le COS et le CES.

4. Les servitudes légales

- Les servitudes légales ont des objectifs précis ;
- Les exigences de sécurité ;
- Les besoins d'hygiène et de confort ;
- La sauvegarde, la protection et le respect de sites et de ressources.

6.2. Textes législatifs et réglementaires relatifs au commerce

L'Algérie a connu des multiples lois, décrets et ordonnances concernant l'activité et les surfaces commerciales, parmi eux nous avons situé les plus importants⁵⁷ :

- La législation algérienne a mis en place une liste des activités économiques soumises à l'inscription au registre du commerce et son officialisation par le décret exécutif N 97-39 du 18 janvier 1997 relatif à l'énumération des activités économique la classification des structures commerciales ;
- Loi n° 90-22 du 18 aout 1990, modifiée et complétée, relative au registre du commerce.

⁵⁷ Ministère de commerce, <https://www.commerce.gov.dz/reglementation/recueil/regles-applicables-aux-pratiques-commerciales>

- Loi n° 04-08 du 14 août 2004, modifiée et complétée, relative aux conditions d'exercice des activités commerciales
- Décret exécutif n° 09-182 du 12 mai 2009 dans ses articles de 33 à 39 fixant les conditions et les modalités d'implantation et d'aménagement des espaces commerciaux et d'exercice de certaines activités commerciales ;
- Décret exécutif n° 12-111 du 6 mars 2012 fixant les conditions et les modalités d'implantation et d'organisation des espaces commerciaux et d'exercice de certaines activités commerciales⁵⁸.

6.3. Infrastructures commerciales existants

Le recensement des équipements commerciaux à la fin du troisième (3ème) trimestre de l'année 2016, fait ressortir les éléments d'information ci-après⁵⁹:

- Le nombre de marchés de gros existants: 46 ;
- Le nombre de marchés de détail existants: 1415 dont: 724 couverts et 691 de proximité ;
- Le nombre de marchés hebdomadaires existants : 650 ;
- Le nombre de marchés à bestiaux existants : 256 ;
- Le nombre de marchés spécifiques existants : 57 ;
- Le nombre d'abattoirs existants : 354 ;
- Le nombre de tueries existantes : 974 ;
- Le nombre de halles à marées, poissonneries existantes : 42 ;
- Le nombre de petites et grandes surfaces existantes: 2189 dont : 1919 superettes, 232 supermarchés et 38 hypermarchés ;
- Le nombre de Zones d'activités commerciales existantes : 352 ;
- Le nombre d'espaces commerciaux en démolition ou fermés : 115 ;
- Le nombre d'espaces commerciaux (marchés de proximité) en cours de réalisation (programme du Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales) : 296 marchés et 348 boxes ;
- Le nombre d'espaces commerciaux en projets: 272 marchés et 200 boxes.
- Le nombre de marchés de gros des produits agroalimentaires existants : 01 (Les 03 Caves El-Harrach) qui est non encore occupé.

6.4. Pratique du commerce en Algérie, et son adéquation avec la réglementation

Ce qui caractérise, aujourd'hui, beaucoup des pratiques commerciales en Algérie, ce sont **les activités commerciales informels : commerces informels**, installés dans les rues ou hébergés dans des abris dressés sur les trottoirs, interdisant la circulation aux piétons, les incitant à marcher sur les voies avec les automobiles, ces pratiques relativement récentes bouleversent totalement les structures des villes algériennes et leur font perdre tout leur sens.

⁵⁸ Ministère de commerce, <https://www.commerce.gov.dz/reglementation/decret-executif-n-deg-12-111>

⁵⁹ Ministère de commerce, <https://www.commerce.gov.dz/d-les-hypermarches-et-les-supermarches>

Synthèse

Le commerce interfère sur l'espace urbain ; créateur de richesses, de flux et de lien social, il est généralement considéré positivement par les concepteurs et les aménageurs, mais la pratique du commerce urbain change et évolue, encore les risques qu'il présente aujourd'hui pour les villes ou des parties de villes qui en usent sont à conséquences graves, **une forte dynamique commerciale peut aussi bien être déstructurante que structurante pour une ville**, voilà pourquoi l'étude des notions qu'il lui sont reliées est d'une importance capitale : la relation entre le commerce et la ville, les formes de commerce qui peuvent s'y implanter, l'interaction entre le commerce et l'espace public, la répercussion de l'activité commerciale sur les modes de déplacements en ville, les risques majeurs que peut présenter la pratique du commerce en ville.

Section 2 : Secteur informel – commerce informel

Introduction

Le secteur informel occupe ces dernières décennies une grande place dans l'économie des pays en voie de développement, il n'a cessé de se développer, surtout au niveau des centres urbains ou les espaces modernes et s'est avéré incapable d'offrir suffisamment d'emploi à une population active qui s'est fortement accrue du au déplacement durable de ces derniers et ses conséquences à savoir l'urbanisation rapide.

Cette section est consacrée à un ensemble de définition qu'a connu ce phénomène et son l'historique d'une part et l'étude de son évolution, ses diverses formes et son importance d'autre part.

1. Informalité : une notion construite

Avant d'être un concept théorique économique, l'informalité est le revers d'une formalité, d'une « légalité » ou d'une « officialité », qui se retrouve dans de multiples domaines, notamment l'urbanisme du fait de ses liaisons avec la loi concernant les titres de propriété. Le terme même d'informel est nécessairement à questionner car son inscription dans une opposition au « formel » comme « officiel », « procédurier », « respectueux des règles », voire « protocolaire » renvoie à une part du monde social désignée comme déviante par rapport aux normes sociales construites par ceux qui détiennent une position dominante dans le champ social. Cependant, l'économie dite « informelle » à des formes, elle ne s'oppose pas au champ commercial par son absence de structures constituées en formes récurrentes⁶⁰.

2. Secteur informel

2.1. Historique du secteur informel

Au début des années soixante-dix, le secteur informel est apparu en Afrique d'abord puis en Amérique latine dans la théorie économique de développement. En effet ce secteur est employé pour la première fois dans les études de Keith Hart sur le Ghana dont les résultats furent présentés dès 1971 publié deux ans plus tard, puis en 1972, le secteur informel est repris par le bureau international de travail (BIT) dans un rapport sur la situation de l'emploi urbain au Kenya. En effet, ce secteur est devenu par rapport au BIT, le centre d'intérêt majeur pour les économistes du développement⁶¹.

⁶⁰ LAUTIER B., 2004, L'économie informelle dans les pays du Tiers Monde, La découverte (2ème édition), avec « une brève synthèse suggestive », Paris, 245 p.

⁶¹ Bellache Y, *L'économie informelle en Algérie : une approche par enquête auprès des ménages : le cas de Bejaia*, thèse de doctorat : Sciences Economiques, Universités de Bejaia (Algérie) et de l'Université Paris-Est Créteil (France), 2010, p250.

2.2. Définition du secteur informel

- **Selon Le sociologue Lautier .B**

Il a défini l'économie informelle comme « *les actes (ou ensemble d'actes) économiques marchands qui échappent aux normes légales en matière fiscale, sociale, juridique ou d'enregistrement statistique* »⁶².

- **Selon le Bureau International de Travail (BIT) : La définition de 1993**

Il définit le secteur informel comme étant «*comme un ensemble d'unités produisant des biens et services en vue principalement de créer des emplois et des revenus pour les personnes concernées. Ces unités, ayant un faible niveau d'organisation, opèrent à petite échelle et de manière spécifique, avec peu ou pas de division entre le travail et le capital en tant que facteurs de production. Les relations de travail, lorsqu'elles existent, sont surtout fondées sur l'emploi occasionnel, les relations de parenté ou les relations personnelles et sociales plutôt que sur des accords contractuels comportant des garanties en bonne et due forme*»⁶³.

2.3. Activités du secteur informel

Le secteur informel présente une gamme variée d'activités ce qui fait aussi qu'il est difficile de bien en définir les contours. On peut distinguer :

- L'informel de production (agriculture périurbaine, menuiserie bois et métal, etc.) ;
- L'informel d'art (bijouterie, sculpture, tissage, couture, broderie, maroquinerie, cordonnerie, peinture, etc.) ;
- L'informel de services (restauration populaire, transports urbains, coiffure, couture, réparation mécanique ou électrique, etc.) ;
- L'informel d'échanges (distribution, **commerce**, change, etc.). Ces activités touchent tous les secteurs économiques que ce soit primaires, secondaires ou tertiaires.

2.4. Caractéristiques du secteur informel

Les activités informelles se caractérisent essentiellement par l'hétérogénéité, la vulnérabilité, une population principalement jeune, féminine, migrante, en chômage, et une solide stratification sociale.

Le Bureau international du travail (BIT) énumère sept critères du secteur informel qui sont ⁶⁴:

- Facilité d'accès à l'activité ;
- Utilisation des ressources locales ;
- Propriété familiale des entreprises ;
- Taille réduite des activités ;

⁶² LAUTIER B., op. cit.,

⁶³ Charmes J., (2005), *Les origines du concept de secteur informel et la récente définition de l'emploi informel*, Revue Tiers Monde.

⁶⁴ BIT, (1993), Rapport de la Conférence, Rapport pour la 15ème Conférence Internationale des Statisticiens du Travail, Bureau International du Travail, Genève, 19-28 Janvier.

- Utilisation de techniques à forte intensité de main d'œuvre ;
- Qualifications acquises en dehors des systèmes scolaires et de formation officielle ;
- Marchés concurrentiels et sans réglementation.

2.5. Importance du secteur informel

Le secteur informel est d'une grande importance dans la vie socio-économique dans la mesure où il joue plusieurs rôles au sein de la population notamment⁶⁵ :

- Intégration sociale ;
- Production des biens et services locaux à moindres coûts ;
- Offre d'emplois, des revenus et des produits accessibles à tous ;
- Un terrain de formation pour une large partie des jeunes déscolarisés et analphabètes.

3. Commerce informel

Le commerce informel est un thème qui a fait l'objet d'un vif intérêt et répond à une problématique de grande actualité notamment pour les pays en développement. Il joue un rôle économique et social, il est considéré comme une source importante d'emplois, un élément essentiel de la réduction du chômage et de la lutte contre la pauvreté.

3.1. Définition du commerce informel

Le commerce informel est lié à un ensemble de petites activités indépendantes, avec ou sans travailleurs rémunérés, ayant pour objectif principal de créer des emplois et des revenus, la notion économique du commerce informel reste très difficile à définir. L'action informelle apparaît essentiellement lorsqu'il y a absence de l'état régulateur (fraude, corruption, absence de loi,...) ou lorsque des autres secteurs de l'économie sont incapable de procurer du travail et un revenu suffisant à cette population (baisse de demande d'emploi, chômage)⁶⁶.

Egalement «*Il correspond à tous les échanges de produits et de services qui s'effectuent en dehors des formes de commerce régulé qu'il s'agisse du petit commerce traditionnel en boutique, ou de la grande distribution*»⁶⁷.

Le Ministère du Commerce considère comme informelle «*toute activité commerciale ou économie exercée en marge des réglementations, sans titre légale (registre du commerce, carte d'artisan...) et allant jusqu'à l'injection de produits importés ou fabriqués localement, frauduleusement, dans le circuit de distribution*»⁶⁸.

⁶⁵ <https://www.africmemoire.com/part.2-chapitre-i-generalites-sur-le-secteur-informel-87.html>

⁶⁶ BENDIF Hamida, *Etude du commerce informel « Cas de la wilaya de Bejaia »*, Bejaia : Université Abderrahmane Mira, 2013, 115 p.

⁶⁷ René-Paul Desse et al., op. cit. , p 79.

⁶⁸ Ministère du commerce, Atelier de lancement de l'étude sur l'économie informelle, <https://studylibfr.com/doc/5518338/communication-1---minist%C3%A8re-du-commerce>

Ce type de commerce considéré comme un facteur, voire un critère, de sous-développement. Il provoque des problèmes au niveau de développement des tissus commerciaux, et dévaloriser le paysage des villes vu les aspects qui l'accompagnent (chaos, déchet, vols,...). Ils respectent pas le contexte éthique, social, environnemental et culturel.

3.2. Différentes formes du commerce informel

Commerce de rue, commerce informel ou commerce ambulant (un ensemble flou d'activités liées à l'illégalité, à l'archaïsme et au sous-développement) : une ou plusieurs réalités ?

Ces trois identifications, correspondant chacune à une grande dichotomie (**informel/formel** ; **public/privé** ; **ambulant/fixe**), composent ensemble un « triangle dichotomique », à l'intérieur duquel on trouverait le commerce de rue, informel et ambulant, opposé aux activités commerciales caractérisées par leur formalité et par leur localisation fixe dans un espace privé et intérieur (établissement, magasin ou boutique).

En effet, des marchands ambulants formels (comme les crieurs de journaux) coexistent avec des commerces informels qui ne se trouvent ni dans la rue ni ambulants, comme les boutiques improvisées à l'intérieur des domiciles. On rencontre également des commerces de rue qui ne sont pas ambulants, comme les étals ou les kiosques, tandis que l'on trouve aussi du commerce ambulant hors de la rue, par exemple avec les colporteurs dans les trains ou dans les bus, voire dans des édifices. Le commerce dit de rue, ambulant ou informel ne constitue donc pas un objet stable et net, mais un objet « flou et fluide », il faut considérer qu'il présente une certaine unité tout en ayant des limites mouvantes et qui changent selon les circonstances⁶⁹.

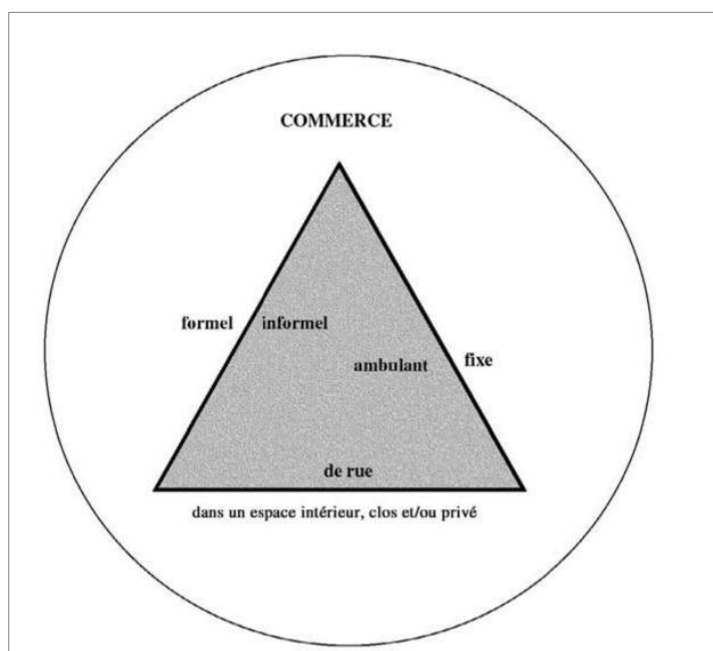


Figure 20: triangle dichotomique (dichotomie (informel/formel ; public/privé ; ambulant/fixe).

Source : JEROME Monnet, (2006), *Le commerce de rue, ambulant ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation*, Autrepart (n° 39), pages 93 à 109.

⁶⁹ JEROME Monnet, *Le commerce de rue, ambulant ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation*, in Autrepart 2006/3 (n° 39), Ed. Presses de Sciences Po, 176 p, p 93 à 109.

Synthèse

En guise de synthèse, on peut dire que le secteur informel se caractérise par la création d'emplois et de revenus hors du secteur moderne. En effet, le commerce informel a des relations avec un ensemble de petites activités indépendantes, avec ou sans travailleurs rémunérés, ayant pour objectif principal de créer des emplois et des revenus à ceux qui participent, la notion économique du commerce informel reste très difficile à définir.

L'action informelle apparaît essentiellement lorsqu'il y a absence de l'Etat régulateur (fraude, corruption, absence de loi,) ou lorsque des autres secteurs de l'économie sont incapables de procurer du travail et un revenu suffisant à cette population (baisse de la demande d'emploi, chômage).

Section 3 : Commerce informel en Algérie

Introduction

Les profondes transformations de l'appareil commercial en Algérie ont eu des incidences non seulement sur la répartition entre les différents types du commerce mais elles ont eu également un impact non négligeable sur la ville elle-même, sur ses formes, sur son fonctionnement, et c'est presque devenu raisonnable de dire que le commerce qui a fait et façonné la ville traditionnelle peut contribuer, au cours des dernières années, à la perturber, avec la disparition et l'apparition des espaces du commerce et notamment les espaces commerciaux informels, s'ajoute aussi l'anarchie du commerce urbain.

Le secteur informel en général et le commerce informel en particulier est assez peu étudié en Algérie, en dépit de son poids significatif et croissant dans l'économie nationale. L'objet de cette section est de rappeler l'historique et l'évolution du commerce informel en Algérie, ses principales causes et ses conséquences sur le plan économique, social et surtout urbain, ainsi que l'appropriation de l'espace public par ce dernier ; et on finit par l'identification des actions que l'Algérie possède pour lutter contre ce phénomène.

1. Aperçu sur le commerce informel en Algérie

A l'instar d'autres pays en développement, l'Algérie n'échappe pas à l'importance et la croissance du secteur informel, il constitue depuis l'indépendance, un élément fondamental du paysage économique en Algérie. Mais demeure peu étudié, d'ailleurs les premiers essais de mesure du secteur informel remontent à la fin des années 80. Le secteur informel s'est seulement maintenu mais il a chargé et a pris l'ampleur ces dernières années, la transition économiques engagé au début de la décennie 1990 se traduit par le recul du secteur public marchand et départ du secteur privé⁷⁰.

En Algérie, les estimations de l'économie informelle se situent à hauteur d'environ 45% et certaines sources avancent le chiffre de 50% du PNB. L'enquête de l'ONS, révèle que l'économie informelle occupait 1,6 million d'employés en 2001. En 2012 ce chiffre a atteint 3,9 millions soit 45,6% de la main d'œuvre totale non agricole répartis comme suit⁷¹ :

- Le commerce et les services représentent 45,3%;
- Les BTP 37%;
- Les activités manufacturières 17,7%.

2. Etat de lieux

Les activités commerciales ont connu une explosion aussi bien en terme de volume des marchandises échangées qu'en terme d'interventions au niveau de la sphère commerciale, qu'ils soient informels ou légalement établis.

⁷⁰ Bellache Y, op. cit.

⁷¹ Ministère du commerce, Atelier de lancement de l'étude sur l'économie informelle, op. cit

C'est ainsi qu'il est relevé l'occupation anarchique des espaces publics (placettes, rues, .. etc.) par des tiers pour l'exercice d'activités commerciales sans autorisations administratives, présentant un réel problème de maintien de l'ordre public et de défiguration du paysage urbain, dès lors qu'il est constaté des agressions et l'accaparement de voies de circulations routière, sans compter les multitudes nuisances et désagréments causés au voisinage.

Dans la majorité des villes Algériennes « *La prise en possession de la rue par le petit commerce dans un processus de transformation visible de la ville est un fait patent qui concerne sans exception toutes les villes d'Algérie. Ces petits commerces se sont développés de façon discrète et hésitante d'abord et de manière ostensible et dans l'illégalité la plus totale, ensuite* »⁷².

Certes, les activités commerciales sur la voie publique constituent un refuge pratique, une solution de facilité pour une large catégorie de citoyens, jeunes et moins jeunes, sans revenu, car, pour exercer ce genre d'activité, il n'est point nécessaire de disposer ni d'un local, ni de moyens financiers conséquents, ni de formation et encore moins de titre légal ou autorisation.

3. Fondements du commerce informel en Algérie

Le commerce informel est un phénomène complexe et fortement hétérogène qui tire sa source de plusieurs facteurs, dont nous pouvons citer⁷³ :

3.1. Développement du chômage

L'aggravation du chômage résulte non seulement de la baisse sensible de création d'emploi, mais également par le licenciement massif d'employés, ainsi d'autres facteurs : l'accroissement de la population active et l'arrivée massive des femmes sur le marché du travail.

3.2. Tendance démographique

La croissance démographique (notamment la population en âge de travailler) induit une forte pression sur le marché du travail formel dont les capacités d'absorption s'avèrent très limitées par rapport aux flux importants de main-d'œuvre qui s'orientent ainsi vers le secteur informel.

3.3. Erosion (la dégradation) du pouvoir d'achat

Les salaires ont connus que des faibles augmentations. Cette érosion résulte de l'annulation de toutes les subventions et soutiens des prix des biens de large consommation.

3.4. Déperditions scolaires

Les déperditions scolaires regroupent ceux qui ont quitté le système scolaire volontairement et les exclus en raison d'échec aux examens de passage d'un cycle à un autre.

⁷² DRIS Nassima, (2001), *La ville mouvementée : espace public, centralité, mémoire urbaine à Alger*, Ed. Le Harmattan, Paris, p 276.

⁷³ BENAHMED Sarra et BOUTTICHE Tassadit, *Le commerce informel et l'occupation illégale des espaces publics en milieu urbain : cas de la ville de Tizi-Ouzou*, TIZI-OUZOU : Université mouloud Mammeri, 2018, 121 p, 22-24 p.

Conseil National Economique et Social (CNES), *Le secteur informel : illusions et réalités*, 24ème session plénière, Juin 2004, Algérie, p 169.

3.5. Pauvreté

La pauvreté constitue un des éléments constitutifs de la définition du sous-développement et l'une des causes explicatives du développement des activités informelles.

3.6. Exode rural

L'explosion urbaine liée à l'exode rural et à l'accroissement démographique des pays en voie de développement explique que le secteur moderne est incapable d'offrir un nombre suffisant d'emplois à cette population.

3.7. Crise économique 1980

Cette crise a en effet provoqué un ralentissement de la croissance agricole, une chute de la production industrielle, du mauvais résultat en matière d'exportation, une augmentation de la dette et bien entendu, une dégradation des indicateurs sociaux.

Autrement dit la stagnation du secteur moderne et des services entraîne le développement du secteur informel qui lui, offre un coût à la création d'emplois beaucoup plus faible.

3.8. Absence de l'Etat régulateur

Selon plusieurs auteurs, l'Etat est fortement mis en cause dans l'analyse du problème de l'informalité. Il semble en effet absent lorsqu'il s'agit de réguler le marché notamment celui du travail.

3.9. Libéralisation du commerce extérieur

Qui a permis l'ouverture de l'économie nationale aux produits étrangers. En effet, l'augmentation de l'offre des biens de consommation par le moyen des importations, générant des profits immédiats et importants, a fortement découragé l'investissement national dans les secteurs productifs.

- L'incapacité de l'outil national de production à répondre aux besoins des consommateurs, particulièrement au plan qualitatif.
- L'absence de règles d'urbanisme commercial qui a généré le développement incontrôlé et anarchique d'espaces commerciaux.

5. Conséquences du commerce informel en Algérie

Le développement du secteur informel a des conséquences sur la vie de l'ensemble de la population que ce soit au niveau social, économique, environnemental et urbain ⁷⁴:

5.1. Sur le Plan social

- Malgré les avantages certains que procure le secteur informel notamment le fait de pallier les carences de l'économie officielle en matière de distribution d'emploi, de salaire. Il y a lieu cependant, de signaler ici que cet emploi n'est que précaire et cavalier ; ce secteur utilise les enfants et même les femmes ;
- Les emplois dans le secteur informel ne sont pas garantis ;

⁷⁴ Conseil National Economique et Social (CNES), op. cit , p 175.

- L'absence d'équité ;
- La prolifération de la corruption pour éviter le contrôle officiel ;
- Le glissement vers des activités prohibées ;
- La menace constante pour la santé et la sécurité des consommateurs, du fait de la mise à la vente de produits de qualité et d'origine douteuse ;
- Le relâchement des mœurs et une source de fléaux sociaux influant sur la qualité de vie de la ville notamment en matière de sécurité (Vols, agressions, prostitution, mendicité, trafic de drogue, criminalité, émergence de petits métiers, trabendo ...etc.)

5.2. Sur le plan économique

- Le développement du marché de change non officiel avec comme corollaire le non rapatriement des devises ;
- La thésaurisation ;
- La difficulté d'accès au système bancaire ;
- La rétention des stocks ;
- Le découragement des investisseurs nationaux et étrangers ;
- L'évasion et fraude fiscale causant un manque à gagner considérable pour le trésor;
- La fixation des prix fantaisistes.

5.3. Sur le plan environnemental et urbain

- La pollution sonore et la pollution de l'air ;
- Les risques sur la santé des employés de l'informel et des consommateurs compte tenu des mises en vente des produits : risques techniques, absence de garantie, etc. ;
- Le non sécurisation des lieux de commerce ;
- Difficulté de circulation et l'embouteillage ;
- L'occupation illégal des espaces publics urbains (trottoir, rue, places de stationnements, places,..).

5. Lutte contre le commerce informel en Algérie

La lutte contre le marché informel s'avère aujourd'hui une obligation nationale, A cet égard, des mesures ont été proposées et prises en considération par les autorités algériennes :

5.1. Résorption du marché informel

Les grands marchés informels sont localisés principalement dans les grandes agglomérations du Nord du pays, tels que : Alger (56), Oran (32), Bouira (13), Tébessa (13), Mostaganem (11) et Tlemcen (10), Saïda (05)⁷⁵, ainsi que d'autre marchés informel se prolifèrent d'une manière accélérée dans les autres agglomérations du pays.

Néanmoins, il a été signalé :

⁷⁵ Ministère de commerce, *Résorption du marché informel*, <https://www.commerce.gov.dz/e-resorption-du-marche-informel>.

- Le nombre de personnes réinsérés au niveau de l'ensemble des Wilayas (21132) ;
- Le nombre d'intervenants exerçants à l'intérieur de ces marchés éradiqués (49609);
- Le nombre de marchés informels éradiqués (1004);
- Le nombre de marchés informels existants (1301).

5.2. Instruction interministérielle : Programme d'actions à engager

Afin d'éviter la dispersion des efforts et l'engagement d'actions conjoncturelles, la priorité des autorités locales doit être focalisée sur les marchés, espaces publics et tout autre lieu abritant des activités informelles. A cet effet, il faut accorder à la résorption du commerce informel une attention particulière et d'engager les actions indiquées ci-après, et qui sont mentionnés en détail dans l'annexe (01)⁷⁶:

5.2.1. Organisation de la résorption de l'activité commerciale informelle

Par le recensement des sites et intervenants du commerce informel, la régularisation de la situation juridique des marchés non encore réglementés, l'élaboration un plan d'insertion des commerçants informels au sein des espaces commerciaux identifiés, ... etc.

5.2.2. Encadrement et résorption de l'activité commerciale informelle

Par l'élaboration d'un programme d'actions à court et moyen terme pour organiser et redéployer ces activités vers des sites devant être aménagés ; et l'implication des services de la direction du commerce et les services de sécurité territorialement compétents dans le processus de résorption de l'activité commerciale informelle

5.2.3. Mesures opérationnelles

Sur le plan opérationnel, l'administration est appelée à faire preuve de facilitation à l'endroit des intervenants informels dans la perspective d'une démarche qui consiste à les accompagner pour leur insertion et la régulation de leur activités, dont ces intervenants seront autorisés à exercer leurs activités commerciales en toute légalité après leur transfert vers les espaces commerciaux réglementés, dument aménagés pour les recevoir.

5.2.4. Aménagement des infrastructures existantes

Pour le redéploiement de certaines activités à abriter au niveau de ces sites une fois aménagés.

5.2.5. Réalisation de nouvelles infrastructures

L'action l'Etat en matière de soutien à l'activité commerciale a concerné en première phase la réhabilitation de nouveau marchés de gros, pour assurer un meilleur approvisionnement des consommateurs ; ainsi que la réalisation d'autre, contribuera sensiblement à l'organisation de l'activité commerciale au niveau national et protégera le marché algérien des pratiques spéculatives et des manœuvres clandestines.

⁷⁶ Direction de commerce, wilaya de Djelfa, Instruction interministérielle aux directions du commerce de 48 wilayas, *traitement du phénomène du commerce informel*.

5.2.6. Insertion et accompagnement des intervenants informels

L'accompagnent de l'intervenant informel depuis son recensement et son identification, jusqu'à son accès au statut de commerçant à part entière, en passant par l'affectation à son profit d'un local, étal ou emplacement au sein d'un marché formel ;

-Pour la réussite de cette action de lutte contre les activités commerciales informelles, l'accent doit être mis sur la nécessité de dégager des locaux ou emplacement au niveau des marchés légaux existants ou nouvellement construits pour l'insertion des intervenants informels avant tout opération d'évacuation des espaces occupés illicitement par ces derniers.

En effet, toute opération de récupération d'un espace public squatté par des commerçants informel, sans une solution de rechange viable pour ces intervenants, se solderait inévitablement par un redéploiement de ceux-ci vers d'autres espaces informels, ce qui ne ferait que déplacer le problème.

Synthèse

Le secteur informel reste un phénomène mondial qui touche plusieurs pays dans le monde. La place de cette activité économique informelle dans un pays en voie de développement comme l'Algérie est certainement plus important que celle des pays développés. Cette section nous a permis de faire ressortir la situation du commerce informel dans notre pays.

Le commerce informel est un sujet qui fait l'outil d'une grande importance et répond à une problématique de grande actualité en Algérie. Il joue un rôle socio- économique intéressant, il est considéré comme une source importante d'emplois, un élément essentiel de la diminution du chômage. D'où, le commerce informel constitue l'une des pratiques les plus notées dans notre pays.

Prenant conscience de l'ampleur et de la croissance du commerce informel dans l'économie, les autorités algériennes ont entrepris ces dernières années, particulièrement depuis les années 2000, une série de mesures destinées à réduire les activités et pratiques informelles. Celles-ci se déclinent en mesures réglementaires visant un meilleur contrôle des activités.

Conclusion

Il est évident d'affirmer aujourd'hui, que malgré les avantages du commerce informel mais il constitue une agression manifeste contre l'environnement physique et commercial, un danger persistant sur la santé publique et une déstructuration des mécanismes du marché, en raison des pratiques spéculatives pesant de plus en plus négativement sur le niveau de vie du citoyen et son pouvoir d'achat, ainsi que sur la gestion de l'espace urbain.

Une bonne gestion de l'espace commercial urbain implique un mode de planification urbaine approprié qui tienne compte du fonctionnement de l'activité commerciale dans la ville et qui permette d'éviter les désagréments pouvant en résulter, aussi une rigueur dans la réglementation de l'espace de l'activité commerciale ainsi que sa pratique réelle sur le terrain, est de mise.

Dans les prochains chapitres, on examine l'état de l'espace public et son appropriation par le commerce informel, en choisissant la ville de Djelfa comme cas d'étude touchée par ce secteur.

PARTIE I : APPROCHE CONCEPTUELLE

De l'espace public et l'activité commerciale en ville, à l'urbanisme commercial dans une perspective de développement durable.

Chapitre 3 : Urbanisme commercial

Introduction

Le secteur du commerce a toujours entretenu des relations avec l'urbanisme ; historiquement les villes sont nées du commerce, mais traditionnellement ces rapports étaient faits d'interactions généralement spontanées et peu organisées ou maîtrisées.

Tout d'abord, il s'agit pour le secteur commercial d'être en mesure de répondre aux besoins de la population et notamment celle des quartiers d'habitation nouveaux; mais d'autre part, sous l'effet du développement urbain, de profondes mutations affectent la physionomie générale du commerce et bouleversent ses structures.

Face à ces défis de développement économique et commercial : les phénomènes d'étalement commercial et urbain, de commerce informel et tous les problèmes causés par l'activité commerciale, de nouvelles lois sont apparues, un ensemble de mesures administratives, techniques, économiques et sociales ont été prises par les responsables urbains donnant naissance à l'urbanisme commercial. Ce dernier ayant pour objectif d'harmoniser le développement des ensembles commerciaux, à la fois au centre des villes et à leurs périphéries.

1. Définition de l'urbanisme commercial

L'urbanisme commercial est la science de l'aménagement commercial des villes (ensemble des mesures administratives, techniques, économiques et sociales) ayant pour objectif d'harmoniser le développement des ensembles commerciaux, à la fois au centre des villes (zones piétonnières) et à leurs périphéries (centres commerciaux)⁷⁷.

Il est également défini comme étant l'ensemble des techniques et méthodes mises en œuvre pour adapter la structure commerciale à la structure urbaine en veillant à dynamiser l'activité commerciale locale, à assurer la vitalité des centre-ville et cœurs de villages et à maintenir un maillage de proximité. Il doit encourager une concentration des activités qui favorise une rationalisation des infrastructures publiques existantes et limite l'étalement urbain⁷⁸. La définition qui rattache directement l'urbanisme commercial à sa fonction de planification et définit plus précisément les outils et les procédures est la suivante: « *Ensemble des mesures techniques, administratives et financières qui visent à permettre un développement des activités commerciales à la fois harmonieux, efficace et cohérent avec les autres choix d'urbanisme [...] l'urbanisme commercial est assuré par des procédures diverses : Les documents d'urbanisme [...], la procédure des ZAC, [...] les commissions d'urbanisme commercial* ». Cette définition présente donc une méthodologie et surtout les outils à disposition des décideurs pour créer une action efficace autour de la question des implantations commerciales⁷⁹.

L'urbanisme commercial est aussi: « *Le champ de l'urbanisme dans lequel on s'efforce, soit de concevoir ou de réaliser, soit d'adapter et de restructurer les équipements commerciaux urbains en fonction d'objectifs d'intérêt général, socio-économiques et spatiaux* »⁸⁰.

On pourrait donc rajouter que l'urbanisme commercial est un médiateur entre le commerce et la ville par son influence sur l'espace public. Cette influence, présentée à travers des politiques urbaines, des régulations, des projets urbains, est au cœur de la réflexion⁸¹.

⁷⁷ FREDERIC Renaudin, *urbanisme commercial*, <https://www.urbanismecommercial.com/>, consulté le 26/04/2020.

⁷⁸ VIRGILE Lautier et François VARIN, (2007), *le développement durable et l'urbanisme commercial*, direction du commerce et de la construction, Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, Montréal (Québec), 66 p, p07.

⁷⁹ PIERRE Merlin & Françoise CHOAY, (1988), *dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Ed. PUF, Paris, p 273.

⁸⁰ Commission Française, « *Activités Commerciales* », 1976.

⁸¹ MARTA Alonso-Provencio, *Les mutations des centres et l'urbanisme commercial à Lausanne*, Les Cahiers du Développement Urbain Durable, UNIL université de Lausanne, p 84.

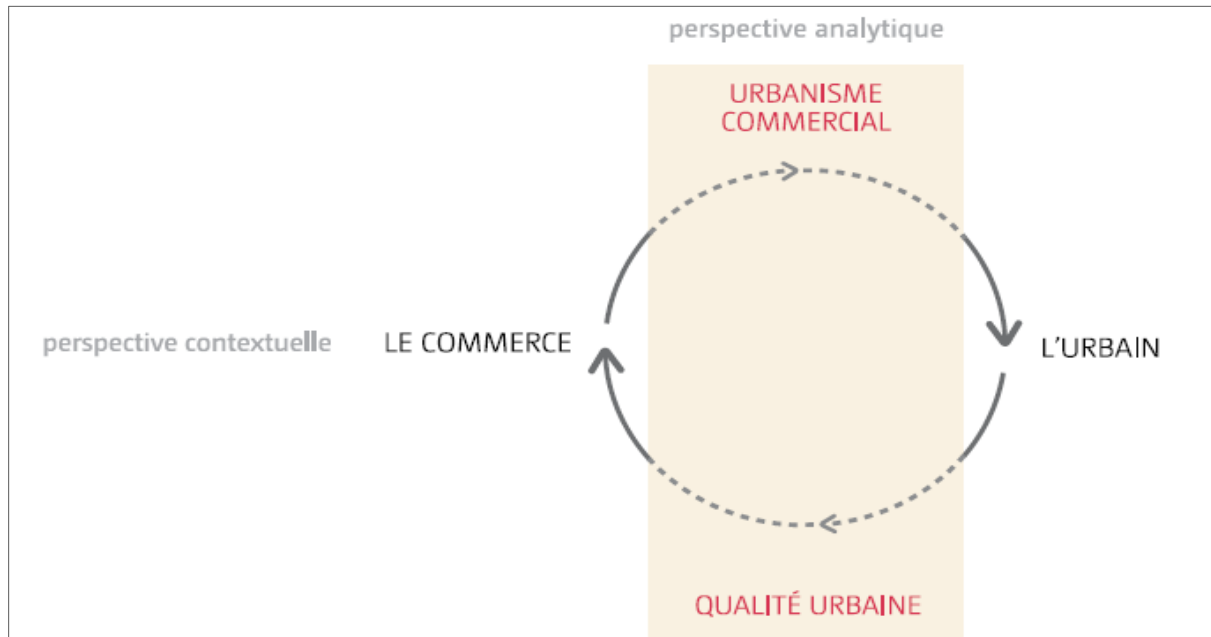


Figure 21: L'urbanisme commercial comme médiateur entre le commerce et l'urbain.

Source : MARTA Alonso-Provencio, *Les mutations des centres et l'urbanisme commercial à Lausanne*, Les Cahiers du Développement Urbain Durable, UNIL université de Lausanne, p 84.

2. Définition de développement durable

Le développement durable est aujourd'hui devenu une pièce maîtresse de toute réflexion et de toute intervention sur le territoire. Il représente le cadre global dans lequel doivent davantage s'inscrire les décisions politiques, urbanistiques et économiques. La définition qu'en a donné la Commission Bruntland, lors de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement en 1987 reste la plus répandue : « *Le développement durable est un développement qui répond aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins* »⁸².

Ce développement sous-entend une interrelation étroite et un équilibre entre les sphères :

- De l'économie;
- De l'environnement;
- Des dimensions sociales.

3. Urbanisme commercial et développement durable

Par urbanisme commercial, on entend le développement harmonieux et cohérent du commerce dans l'espace urbain. L'établissement des commerces et des promoteurs commerciaux devrait être soumis à plusieurs règles conduisant toutes à un développement commercial durable. Le développement durable a été dès son apparition associé à la croissance économique, et il est tout à fait normal que les deux aillent de pair⁸³.

⁸² Commission mondiale sur l'environnement et le développement, sous la présidence de Gro Harlem Bruntland, rapport : *Notre avenir à tous*, 1987, p. 51.

⁸³ ZAGHOUEANE Saïd, *Quels enjeux pour la dynamique commerciale en milieu urbain ? Cas d'étude à El-Eulma*, mémoire de magistère, Sétif : Université Ferhat Abbas, 2012, 139 p, p48.

L'urbanisme commercial se doit répondre aux besoins des générations actuelles sans porter préjudice à ceux des générations futures. Les questions qu'on devrait se poser sont l'importance du développement durable pour une ville, un quartier et une artère commerciale, et la procédure d'intégration des pratiques de l'urbanisme commercial au sein du développement durable. Les constructeurs et promoteurs commerciaux devraient instaurer une réflexion englobant les critères environnementaux, économiques et humains avant l'aménagement et la construction des immeubles.

Il faut comprendre qu'un commerce ne vient pas seul. Il est accompagné de nombreuses infrastructures routières qui permettent de la desservir. Beaucoup de choses se jouent ici (cause d'accidents, de pollution, etc.).

L'architecture même de bâtiment commercial doit se fondre dans le paysage, il doit y avoir une bonne gestion des déchets résultant de son exploitation, une connexion avec les réseaux de transport public et autres. Les promoteurs commerciaux se doivent d'investir dans la ville (dans les transports publics, les parcs de stationnement, les organismes de gestion de déchets).

Pour intégrer l'urbanisme commercial au développement durable, il faudrait comprendre la manière dont se développent les commerces dans la ville, et considérer les espérances des clients concernant ces commerces. Les promoteurs doivent se donner plus de visibilité en adaptant leurs enseignes et en se rapprochant des clients. Que ce soient des centres commerciaux ou des commerces de proximité, ils peuvent participer à la rénovation de la ville et enrichir la vie des habitants. L'intégration de l'urbanisme commercial au développement durable nécessite une bonne entente entre les promoteurs et les élus, pour des concessions de part et d'autre⁸⁴.

4. Objectifs de l'urbanisme commercial

- Identifier les outils efficaces pour recentrer l'activité commerciale, et favoriser et encourager une activité équilibrée, moteur d'un développement durable ;
- Inscrire le développement commercial dans une optique de durabilité et d'amélioration de la qualité de vie ;
- Mise en œuvre d'actions qui favorisent une activité commerciale dynamique et profitable aux diverses agglomérations ;
- Création de grandes surfaces, de zones et centres commerciaux et de zones piétonnes ;
- Créer des quartiers attrayants où il est agréable de se promener ;
- assurer un équilibre commercial entre les différentes échelles territoriales (centres -ville, quartiers, périphérie, bourg relais) ;
- limitation de l'artificialisation des sols et de l'étalement urbain ;
 - renforcement de l'accessibilité en transports collectifs et en modes actifs (marche, vélo) pour tous.

⁸⁴ *Urbanisme commercial et développement durable*, Economie solidaire, consulté le 04/05/2020.
<http://www.economiesolidaire.com/2011/06/08/urbanisme-commercial-et-developpement-durable/>

5. Enjeux de l'urbanisme commercial

Toute politique d'urbanisme commerciale doit poursuivre trois enjeux :

- Satisfaire les besoins des consommateurs ;
- Garantir l'équilibre entre les différentes formes de commerces ;
- Préserver la qualité du cadre de vie des citoyens.

6. Acteurs de l'urbanisme commercial

Plusieurs acteurs soutiennent l'activité commerciale par différentes actions et démarches. On présente là-dessous leur rôle dans la contribution dans le développement commercial⁸⁵ :

- **Les collectivités locales (communes, régions)** : Elles définissent les plans de circulation et de stationnement, les possibilités d'implantation ;
- **L'état et les administrations publiques** : Ils établissent les lois, les autorisations, les règlements, les mesures d'aide aux entreprises, etc. ;
- **Les commerçants (indépendants ou regroupés)** : Ils contribuent par leurs choix et leurs actions à dynamiser le commerce de centre-ville ou de périphérie ;
- **Les promoteurs immobiliers** : Ils conçoivent et financent des projets commerciaux ;
- **Les grandes entreprises de la distribution (associée ou intégrée)** : l'implantation de ces commerces modifie le paysage commercial (et par conséquent urbain) d'une commune et d'une région ;
- **Le citoyen** : principal acteur, c'est lui l'utilisateur ou le consommateur.

7. Domaines d'intervention de l'urbanisme commercial

Nous citerons quelques actions qui peuvent être entreprises dans le cadre de l'urbanisme commercial pour aider à renforcer l'attractivité d'un territoire⁸⁶ :

7.1. Equilibre des fonctions commerciales

La diversité des activités commerciales permettant de répondre aux besoins de la population et de satisfaire la demande locale. Ces interventions sont également incitées pour limiter les impacts négatifs des grands développements commerciaux sur l'environnement. Ainsi que l'implantation des fonctions commerciales doit être équilibrée, entre centre-ville et périphérie, entre différents quartiers de la ville, entre ville et villages environnants...etc. .

7.2. Concentration commerciale

Des mesures appliquées pour favoriser la concentration des commerces, des services et des institutions dans les centres villes et sur les artères principales et dans les extensions de la ville, afin de limiter l'étalement urbain et la dévitalisation des centres villes.

⁸⁵ <http://lpstpierre.pagesperso-orange.fr/mercatique/urbanisme%20commercial.doc>

⁸⁶ VIRGILE Lautier et François VARIN, op. cit. , p 11-12.

7.3. Soutien à l'activité économique locale

Une des clés de la vitalité économique de chaque milieu réside dans le soutien à l'économie locale. Celui-ci assure des bénéfices relatifs au renforcement de l'activité économique, à la création d'emplois locaux et à la création de liens sociaux plus solides. Ce soutien peut aussi représenter un avantage pour l'environnement en limitant, notamment, les distances de transport d'approvisionnement. Les réinvestissements effectués localement favorisent la diversité et la solidité des entreprises locales.

7.4. Appui à une activité économique socialement responsable

Les notions de développement durable mettent en parallèle une activité économique dynamique et un climat social respectueux de tous et bénéfique à tous les individus. Étant donné l'importance du rôle que joue l'économie dans l'insertion sociale, de même que sa capacité à répondre aux grands enjeux de société et à créer des liens sociaux plus serrés, l'activité commerciale a une grande contribution à apporter à cette dynamique de développement durable.

7.5. Participation de l'activité commerciale aux efforts environnementaux

L'un des volets essentiels du développement durable est aujourd'hui la protection et le respect de l'environnement. L'activité commerciale a aussi sa part de responsabilité dans la dégradation de l'environnement, que ce soit par les transports nécessaires à l'approvisionnement, l'étalement urbain et l'urbanisation de zones agricoles qu'entraînent les développements commerciaux actuels, ou encore l'utilisation massive d'emballages et les déchets que cette activité génère.

Pour limiter ces dégâts, plusieurs actions peuvent être menées telles que : intégrer les différents enjeux environnementaux locaux dans la planification stratégique du développement commercial, offrir les services nécessaires pour soutenir et encourager les entreprises dans la protection de l'environnement.

7.6. Aménagement d'établissements commerciaux

L'apparence physique des commerces est essentielle au renforcement de l'attractivité d'un milieu. Par exemple inciter les commerçants pour l'aménagement des vitrines de qualité permet de créer un lieu de magasinage agréable et attractif. La cohérence de la trame urbaine, ainsi que la qualité architecturale et paysagère sont des composantes importantes de l'image que projette un commerce.

7.7. Aménagement d'espaces publics qui favorisent la santé physique et économique

La création d'espaces publics ayant un impact favorable sur la santé publique. Cette influence sur la santé des citoyens se fait principalement par l'incitation à utiliser des modes de déplacement tels que la marche ou le vélo et par une limitation de l'utilisation de l'automobile. Donner également aux artères commerciales un caractère plus chaleureux et invitant, nécessaire à leur achalandage.

7.8. Accessibilité des rues commerciales

Deux des éléments essentiels de la vitalité d'un secteur commercial consistent en l'accessibilité aisée de ce secteur et en une connexion efficace avec l'ensemble du tissu urbain. Cette accessibilité comprend la facilité de se rendre dans les rues et les secteurs commerciaux, grâce aux différents modes de transport, à une signalisation claire, à la mise en place d'une gestion efficace du stationnement, qui favorisent la venue de consommateur tout en tenant compte des besoins des résidents et des travailleurs, et à un accès simplifié pour les différents usagers de la voie publique, notamment les personnes à mobilité réduite (les personnes handicapées, les personnes avec poussette et les personnes âgées) .

Voilà pourquoi les différents acteurs locaux doivent donner des orientations privilégiées pour favoriser l'accessibilité des rues commerciales, pour ce faire il faudrait :

- Donner la priorité aux piétons par des aménagements adéquats et commodes.
- Opter pour des politiques de stationnement et de transport efficaces par des moyens alternatifs à l'automobile, tels que la marche, le vélo, les transports en commun, etc., pour diminuer les engorgements et limiter les impacts négatifs des transports sur l'environnement.
- Réduire au maximum l'accès des rues commerciales aux automobilistes, d'abord par l'établissement d'une législation obligeant la séparation des commerces en fonction de leur type de distribution, les commerces de détail devront être regroupés dans les quartiers à vocation commerciale, et les commerces de gros et de demi gros dans des zones d'activités, cela, règlera d'une part une partie du problème de la congestion des voies de circulation grâce à l'éloignement des fourgons de transport de marchandise, et d'autre part permettra de libérer les trottoirs encombrés par la marchandise, pour que ces derniers puisse reprendre leur fonction d'espace public.

7.9. Interrelation entre une activité socioculturelle dynamique et une activité commerciale florissante

Les démarches entreprises pour soutenir un bon niveau d'activités socioculturelles qui deviennent un facteur d'achalandage et de reconnaissance du milieu, les efforts fournis pour concentrer l'activité socioculturelle dans les cœurs de villes et de villages et participer ainsi au dynamisme de ces territoires.

7.10. Mise en place d'une législation qui soutient chacun de ces objectifs

L'utilisation et les adaptations des divers règlements pour soutenir les choix de développement commercial durable effectués.

8. Expériences d'urbanisme commercial

8.1. L'expérience française

La politique française en urbanisme commercial s'est progressivement et par nécessité mise en place au cours des années 1960-1970 et n'a plus guère été modifiée depuis lors.

Le développement commercial français est aujourd'hui étudié par des urbanistes et géographes français dont les travaux sont fort appréciés par les responsables publics et privés de la distribution. Il faut dire que la France représente un cas intéressant de commerce très dynamique, en bouleversement perpétuel et où interfèrent d'une façon originale l'initiative privée et le contrôle des pouvoirs publics. L'expression « urbanisme commercial », apparue dans le courant des années 1960, représente un effort de concertation entre les entreprises et les pouvoirs publics pour un aménagement dont les objectifs sont à la fois le développement commercial et l'aménagement du tissu urbain⁸⁷.

8.1.1. Commerce français avant 1960

Avant 1960, le grand commerce n'existait pas en France, à l'exception des célèbres grands magasins parisiens pour la plupart créés un siècle plus tôt sous le second Empire et qui n'avaient pas connu depuis lors, de développements considérables. En simplifiant, le commerce français était resté celui d'une société où la distribution finale aux consommateurs n'avait techniquement pas suivi la révolution industrielle⁸⁸.

8.1.2. Réformes marquantes de l'urbanisme commercial

Le cadre de régulation de l'urbanisme commercial, instauré il y a 50 ans, continue d'évoluer. Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) en tête, mais aussi les Plan locaux d'urbanisme locaux (PLU, PLUi) sont ces outils de régulation de l'urbanisme commercial⁸⁹.

8.1.3. Organisation du paysage urbain

Pour éviter le développement anarchique du commerce, l'état a été amené à intervenir pour rééquilibrer les forces en présence et développer harmonieusement le centre-ville et la périphérie. Cette action a suivi deux axes essentiels : la mise en place d'une procédure de consultation avant l'implantation d'une grande surface et le développement des espaces piétons⁹⁰ :

⁸⁷ METTON Alain, (1984), *Le commerce urbain français*, coll. Commerce et société, Ed. Metton, Paris, 280 p, p49.

⁸⁸ Idem, p50.

⁸⁹ Agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire ADDRn, (2019). *L'urbanisme commercial dans la planification*.

⁹⁰ <http://lpstpierre.pagesperso-orange.fr/mercatique/urbanisme%20commercial.doc>

- **Centres commerciaux**

En France, les centres commerciaux régionaux ont généralement plus de 40 000 m² de surface de vente. Historiquement, le premier centre commercial de ce type fut celui de Parly II, implanté au Chesnay, près de Versailles. Par la suite, des centres commerciaux furent implantés en plein centre-ville, généralement à l'occasion d'opérations de réaménagement urbain, à l'instar du centre commercial le Forum des Halles, à Paris.

Les hypermarchés se sont généralement dotés d'une galerie commerciale pour compléter les services de l'hypermarché lui-même. Le premier centre commercial sur ce modèle en France fut celui d'Englos près de Lille. Aujourd'hui, de nombreux centres périphériques français incluent dans leur périmètre de vastes parcs d'activités commerciales constitués de magasins de bricolage, meubles, sport... Afin de redonner une cohésion à ces ensembles hétéroclites.



Figure 22: Plan-de-Campagne : la plus vaste zone commerciale d'Europe (Située entre Aix-en-Provence et Marseille).
Source : <https://www.laprovence.com/article/edition-vitrolles-marignane/4052679/la-plus-vaste-zone-commerciale-deurope-bientot-redessinee.html>

- **Rues piétonnes**

Ce sont les rues du centre-ville aménagées pour recevoir la clientèle dans les meilleures conditions possibles, afin d'équilibrer le commerce de périphérie. Le phénomène de ces rues a pris son essor après les années 60. C'est à cette époque, en effet, que les pouvoirs publics et les municipalités ont mis l'accent sur la nécessité de réglementer l'accès à certaines rues.

La réalisation d'une rue piétonne, poursuit plusieurs objectifs :

- Restructurer et planifier la circulation urbaine. Cet objectif peut s'inscrire dans les nouvelles mesures prises pour contrôler la pollution dans les villes ;
- Redonner vie aux centres villes : réhabilitation des quartiers aux immeubles vétustes, préservation des noyaux historico-culturels des cités, ... ;
- Redonner aux piétons la pleine utilisation des rues concernées ;
- Permettre aux commerçants de pratiquer leur activité dans des conditions optimales sur le plan logistique (livraisons) et commercial (confort d'achat de la clientèle) ;
- Créer des quartiers attrayants où il est agréable de se promener.

Le succès d'une rue piétonne repose sur plusieurs facteurs:

- Choix de l'emplacement (rues ou quartier) ;
- Aménagements réalisés par les municipalités, concertation (entre responsables municipaux, commerçants, habitants) ;
- Implication, dynamisme et professionnalisme des commerçants (points de vente répondant aux besoins des consommateurs: assortiments adaptés, qualité de l'accueil, vitrines attrayantes et renouvelées, services et horaires d'ouverture adaptés aux attentes des clients, etc.).



Figure 23: Les rues piétonnes de Paris.

Source : <https://www.parisinfo.com/decouvrir-paris/guides-thematiques/paris-plein-air/balades-a-l-air-libre/les-quartiers-pietons>

8.2. Expérience Marocaine

Au Maroc, le commerce intérieur, un des secteurs les plus importants de l'économie nationale avec 11% du PIB et plus de 1,3 million d'emplois, souffre d'un urbanisme commercial mal planifié. Afin de parer à l'urbanisme "anarchique" du commerce, une réforme globale du secteur est en gestation. Cette réforme, qui vise essentiellement à offrir un cadre au développement du commerce dans sa globalité.

8.2.1. Limites du plan d'aménagement actuel

L'implantation de commerce, peu réglementée, était régie par le plan d'aménagement des villes qui ne prévoit peu de dispositions relatives au commerce. Le commerce de proximité est généralement autorisé dans les zones d'usage mixte au bas d'immeubles. Et les espaces commerciaux sont généralement destinés aux marchés, souks, ou les grandes surfaces qui sont affectées à des zones spécifiques du plan d'aménagement.

Au Maroc, on remarque une grande hétérogénéité en termes de densité commerciale entre les différentes villes, même dans la capitale économique du Maroc, les quartiers commerçants se concentrent à l'Ouest du périphérique, où la population est la moins importante, d'où un déséquilibre à corriger.

De plus, le schéma actuel influe négativement l'organisation des villes, engendre de fortes nuisances (embouteillages et difficultés d'accès, insalubrité...) et laisse place au commerce ambulant. En effet, les acteurs de la grande distribution rencontrent des difficultés pour trouver des sites adaptés (superficie, emplacement et équipement) devant abriter leurs plateformes commerciales. Les commerçants indépendants et les opérateurs de la franchise sont confrontés, quant à eux, à l'absence d'une offre adéquate en locaux commerciaux au niveau des centres urbains, essentiellement en termes de prix de location ou d'acquisition, ou d'attractivité de l'espace commercial.⁹¹

En effet, l'organisation, la projection et l'aménagement des espaces dédiés aux activités commerciales n'obéissent à aucune règle ou critère prédéfini. De même, il y a une absence totale de documents de référence sur la nature des commerces et les critères d'implantations commerciales. De ce fait, il devient impératif d'adopter une démarche visant l'organisation et une meilleure gestion des espaces réservés au commerce⁹².

8.2.2. Nouvelle stratégie «Rawaj vision 2020»

En égard à ce qui précède, le Ministère de l'Industrie, du Commerce et des Nouvelles Technologies et le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace s'attellent à combler ce déficit, en procédant à la stratégie RAWAJ de développement du commerce et de la distribution. Elle a pour ambition de faire du Maroc un hub commercial par excellence. Rawaj 2008-2020 est un programme de modernisation qui ambitionne, à l'horizon 2020, de tripler le PIB actuel du commerce, pour porter sa contribution au PIB national à 15 au lieu de 11% et de créer 450.000 emplois⁹³.

Objectifs de la stratégie Rawaj

Cette stratégie s'articule autour de trois axes principaux⁹⁴:

- **L'équilibre du maillage commercial:** assurer aux consommateurs une couverture territoriale optimale avec une offre suffisante et diversifiée ;
- **L'attractivité de l'appareil commercial:** soutenir la modernisation du commerce de proximité et développer des espaces commerciaux animés ;
- **La qualité et la diversité des produits:** proposer des produits de bon rapport qualité-prix adaptés aux besoins de tous les segments de la population.

La stratégie RAWAJ s'appuie sur les axes transverses qui suivent:

- La pérennisation de la sécurité sociale des commerçants ;
- Le développement d'une offre de formation adaptée aux besoins du secteur ;
- Le renforcement de l'information et de la protection des consommateurs ;

⁹¹ ZAGHOUEANE Saïd, op. cit. , p81.

⁹² <http://196.70.249.198/sites/default/files/Documentation/14.pdf>

⁹³ Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Mise à Niveau de l'Economie, *Rawaj 2020, la nouvelle politique de développement du commerce intérieur*, <http://www.mcinet.gov.ma/mciweb/BiblioGle/interface/interface09.pdf>, (consulté le 10/06/2020).

⁹⁴ maroc.ma, *PLAN RAWAJ*, <http://www.maroc.ma/fr/content/plan-rawaj>, (consulté le 10/6/2020).

- L'organisation de la représentation professionnelle;
- L'instauration d'une veille commerciale.

Pour assurer la mise en œuvre du plan Rawaj, le Gouvernement a créé le « Fonds Rawaj pour le développement et la modernisation du secteur du commerce et de la distribution ». Ce fonds intervient dans les domaines suivants⁹⁵ :

- La modernisation du commerce de proximité;
- L'accompagnement des champions nationaux;
- L'encouragement à la mise en place de zones d'activités commerciales;
- La réalisation des schémas régionaux du commerce et de la distribution.

Urbanisme commercial

Cela consiste de la vision 2020 de la stratégie Rawaj et le développement d'un modèle d'urbanisme commercial, en partenariat avec le Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Economie Numérique, qui vient renforcer et outiller le dispositif en place pour mieux encadrer le développement du commerce à travers des outils d'aide à la décision (les Schémas Régionaux de Développement du Commerce SRDC, le Référentiel national technique d'implantation des équipements commerciaux).

L'urbanisme commercial en tant que levier du Plan RAWAJ vision 2020, constitue l'élément fondamental en vue d'assurer un développement harmonieux des différentes composantes du secteur du commerce et de la distribution. Il a été démontré, lors de l'élaboration du Plan RAWAJ, que le développement du secteur est handicapé par le manque de disponibilité d'espaces commerciaux adaptés, et ce pour l'ensemble des activités commerciales⁹⁶.

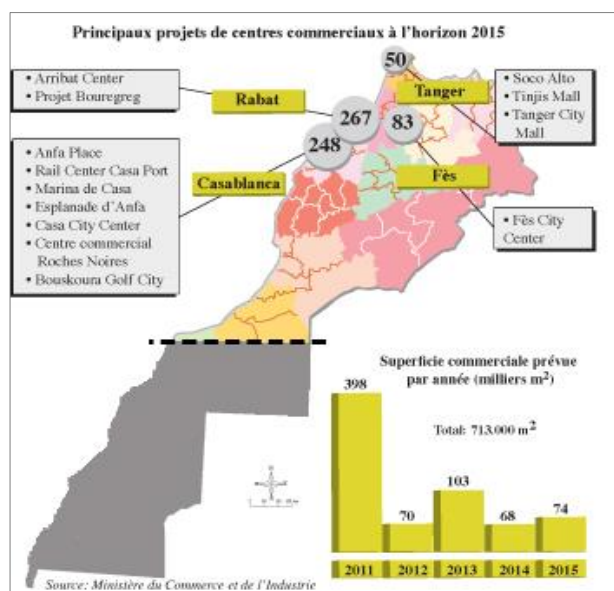


Figure 24: Stratégie Rawaj, Les bons plans pour les centres commerciaux.

Source : <https://www.leconomiste.com/article/892757-strat-gie-rawajles-bons-plans-pour-les-centres-commerciaux>

⁹⁵ Centre Régional d'Investissement de Casablanca-Settat, *PLAN RAWAJ 2020*, <https://www.casainvest.ma/fr/node/497>, (consulté le 10/6/2020).

⁹⁶ Ministère De l'Aménagement Du Territoire National, De l'Urbanisme, De l'Habitat Et De La Politique De La Ville, *Mise à niveau des villes et accompagnement des grands projets structurants*, <http://www.muat.gov.ma/?q=fr/urbanisme/mise-niveau-des-villes-et-accompagnement-des-grands-projets-structurants>, (consulté le 10/6/2020).

Conclusion

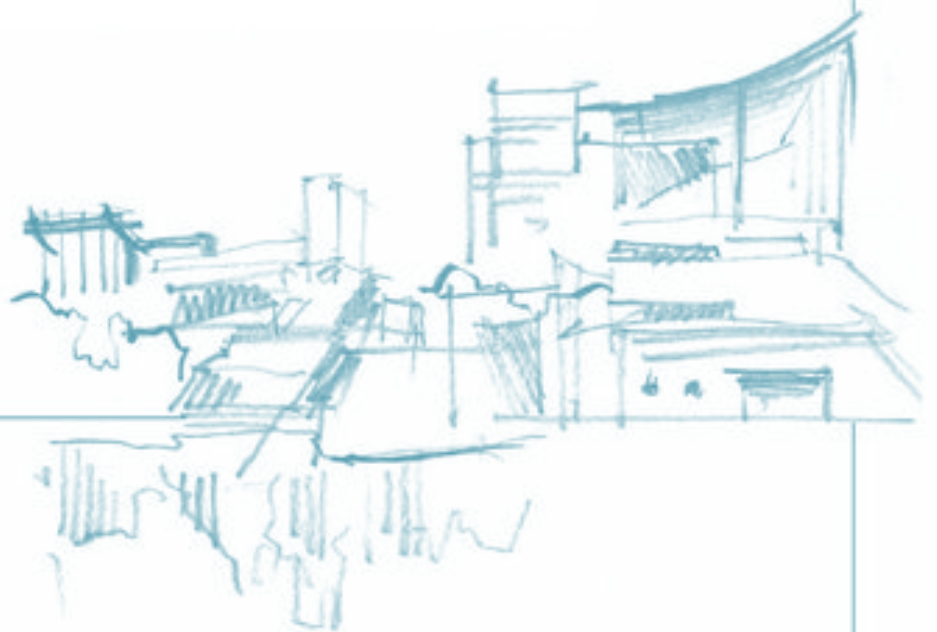
Dans les pays en voie de développement, le passage d'une économie planifiée vers une libéralisation rapide du commerce a encouragé le commerce informel. En Algérie, l'inadéquation entre les textes et la pratique commerciale révèle des comportements ayant conduit à des infractions de tout genre sur les plans social, économique et surtout environnemental.

La législation relative à l'urbanisme commercial à l'étranger a permis une pleine intégration du commerce dans les instruments de planification, notamment l'organisation des surfaces de vente et la gestion des déplacements et stationnements aussi bien en centre-ville qu'en périphérie.

L'amélioration de la qualité de vie dans un tissu urbain à vocation commerciale constitue l'objectif majeur d'une stratégie d'urbanisme commercial dont les principaux enjeux sont fondés sur une activité commerciale socialement solidaire, économiquement rentable et équitable et respectueuse de l'environnement.

PARTIE II

APPROCHE ANALYTIQUE



PARTIE 2: APPROCHE ANALYTIQUE

Chapitre 4 : Analyse de la ville de Djelfa

Section 1 : Présentation de la ville de Djelfa

Section 2 : Analyse urbaine de la ville de Djelfa

Section 3 : Etude socio-économique de la ville de Djelfa

Introduction

Le présent chapitre a pour but de faire une analyse globale de la ville de Djelfa. En vue de bien cerner les différentes caractéristiques urbaines de l'agglomération, on essayera de faire une analyse dans le but d'avoir une vision plus large et procurer plus d'éléments permettant d'établir notre étude.

De ce fait on juge nécessaire de présenter brièvement la ville de Djelfa, de retracer ses principaux indicateurs socioéconomiques et de donner un aperçu sur la population active et le chômage, ...etc. Cette analyse nous aidera à terme dans le choix du site d'intervention et dans la manière d'investir ce dernier.

Section 1 : Présentation de la ville de Djelfa

Introduction

Djelfa ville située dans la partie centrale du Nord algérien. Elle s'érige en un important carrefour de transit et d'échanges. Cependant, elle est confrontée à des problèmes de gestion et d'aménagement urbains. Depuis des années, la ville connaît un accroissement important de la population (l'un des taux les plus élevés du pays, soit 3.7 % selon le dernier RGPH, ONS 2008) avec un grand exode rural, ce qui perturbe la gestion urbain de la ville, augmente les besoins de population, et génère des quartiers d'habitats précaires et illicites, et un flux continu de la population des wilayas limitrophes. Dans cette section on analyse la ville de Djelfa, son évolution et son état de lieux.

1. Situation

Située au cœur des hauts plateaux steppiques, à une altitude élevée (1140m), la ville de Djelfa occupe une position de carrefour de transit entre le Nord et le Sud et entre l'Est et l'Ouest du territoire national. Cette position stratégique peut constituer à elle seule un atout certain, permettant à Djelfa d'assumer le rôle de capitale de la partie centrale des Hauts Plateaux :

1.1. Situation géographique

La Wilaya de Djelfa est située dans la partie centrale de l'Algérie du Nord au-delà des piémonts Sud de l'Atlas Tellien en venant du Nord dont le chef-lieu de Wilaya est à 300 kilomètres au Sud de la capitale. Elle est comprise entre 2° et 5° de longitude Est et entre 33° et 35° de latitude Nord.

1.2. Situation territoriale

La Wilaya de Djelfa est limitée⁹⁷ :

- Au Nord par les Wilaya de Médéa et de Tissemsilt ;
- A l'Est par les Wilaya de M'Sila et de Biskra ;
- A l'Ouest par les Wilaya de Laghouat et de Tiaret ;
- Au Sud par les Wilaya d'Ouargla, d'El Oued et de Ghardaïa.

1.3. Situation communale

La ville de Djelfa est limitée

- Au Nord par Hassi Bahbah ;
- A l'Est par Moudjbarah ;
- A l'Ouest par Zaafran ;
- Au Sud par A'IN ELBEL.

⁹⁷ Monographie de la wilaya de Djelfa, édition 2017, DPAT, p 3.

2. Aspect administratif

Erigée au rang de Wilaya à la faveur du découpage administratif de 1974, cette partie du territoire d'une superficie totale de 32.194,01 km² représentant 1,36% de la superficie totale du pays se compose actuellement de 36 communes regroupées en 12 Daïras⁹⁸.

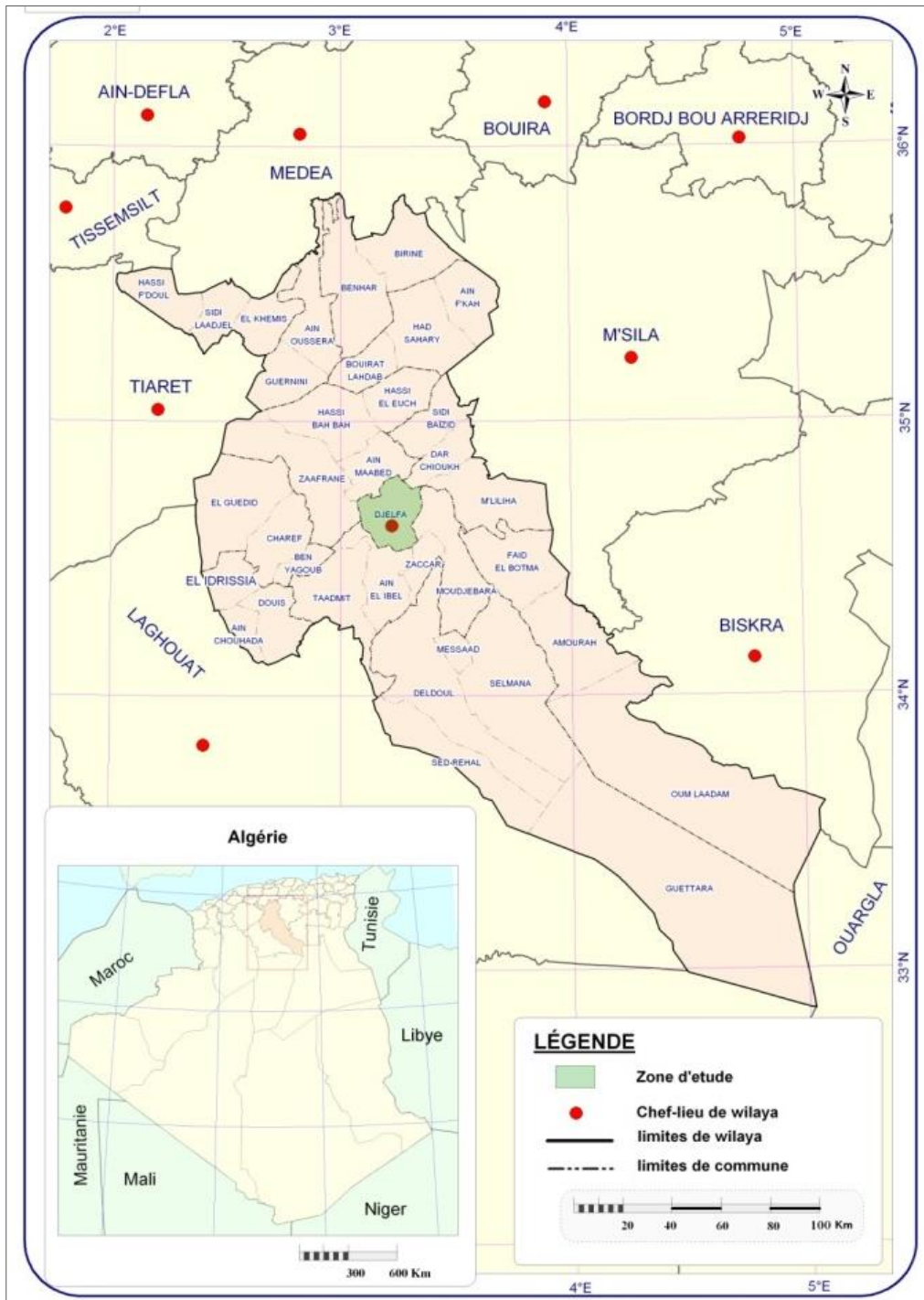


Figure 25: Situation géographique et limites administratives.
Source : Base cartographique d'institut nationale de cartographie et télédétection (2009).

⁹⁸ Monographie de la wilaya de Djelfa, op. cit. , p3.

3. Aperçu historique de la ville de Djelfa

3.1. Première implantation

Avant 1850, il n'y avait qu'une auberge routière qui desservait Laghouat à Ksar El Boukhari. Les autorités militaires avaient perçu dès cette époque ce que représentait pour eux cet endroit. A partir de 1852, ils s'efforcèrent de développer un village dans le cadre d'une politique de construction d'une place militaire fortifiée. Ce poste militaire, devant regrouper une cinquantaine de familles, verra par la suite (1854), l'installation de civils au Bordj, construit à la même période⁹⁹.

L'établissement s'était implanté sur le versant sud est (du Djebel Sen alba), du côté ouest d'oued Mellah. L'édification se matérialisa par l'implantation d'une caserne et d'un caravansérail¹⁰⁰.



Figure 26 : Première implantation.

Source : HEFFAF Salah Eddine, 2008, p 128.

⁹⁹ Villaret F, *Siècles de steppe, Jalons pour l'histoire de Djelfa*. Ouvrage dactylographié, non daté, p 218.

¹⁰⁰ HEFFAF Salah Eddine, *la reconquête de l'espace public dans le cadre d'un projet urbain - cas de la ville de Djelfa* -, mémoire de magister, Constantine : Université Mentouri, 2008, 200 p, p 126.

3.2. Première édification

Cette implantation était suivie de la création d'un *souk* et de son entrepôt qui est devenu rapidement un pôle d'échange et de communication : le premier janvier 1853, le commandant BARRAIL est nommé officier supérieur en poste à Laghouat, DJELFA en dépend. Il reçoit comme consigne la création d'un marché dans ce lieu-dit. Rien n'existait, pas même une construction en dur. Malgré cela est né le plus important marché de la région. Il est fréquenté par de très nombreux nomades qui viennent de 150 km à la ronde et se tient tous les vendredis et les samedis. Une eau abondante et potable est pour beaucoup dans le succès rapide de ce marché. Le commandant BARRAIL est chargé de constituer un makhzen (groupe de supplétifs)¹⁰¹.

Le *souk* correspond au dégagement indiqué sur le cadastre (défini ultérieurement par des bornes) et il va influencer l'organisme et donnera plus tard la vie à un organisme de base (El Bordj).



Figure 27 : Création du souk.
Source: HEFFAF Salah Eddine, op. cit, p 129.

Le *souk* a constitué une étape intermédiaire entre l'établissement des militaires et l'établissement des civiles par la suite¹⁰².

¹⁰¹ www.djelfa.org.

¹⁰² HEFFAF Salah Eddine, op. cit, p 129.



Figure 28: Souk.
Source : www.djelfa.org (Par Marius Perret, 1892).

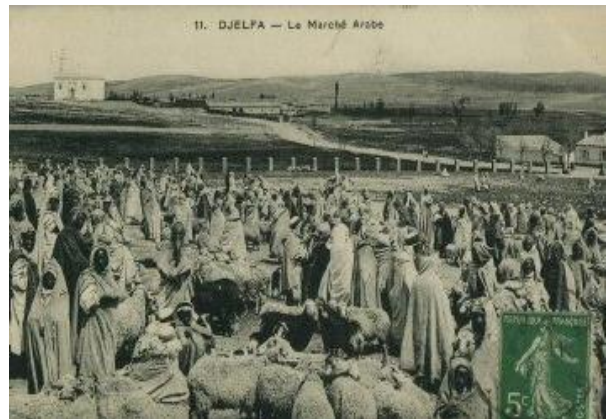


Figure 29: Marché arabe.
Source : www.djelfa.org.

3.3. Naissance du village colonial

Enfin, un village de colonisation agricole est né, grâce à l'importance du *souk* et à la fertilité des terres qui se trouvent en amont de l'établissement (les terres marécageuses de part et d'autre de oued Mellah).

Suite à la création de ce village plusieurs demandes de concessions ont été faites et la propriété privée des terrains s'est substituée à la copropriété, auparavant la seule en vigueur¹⁰³.

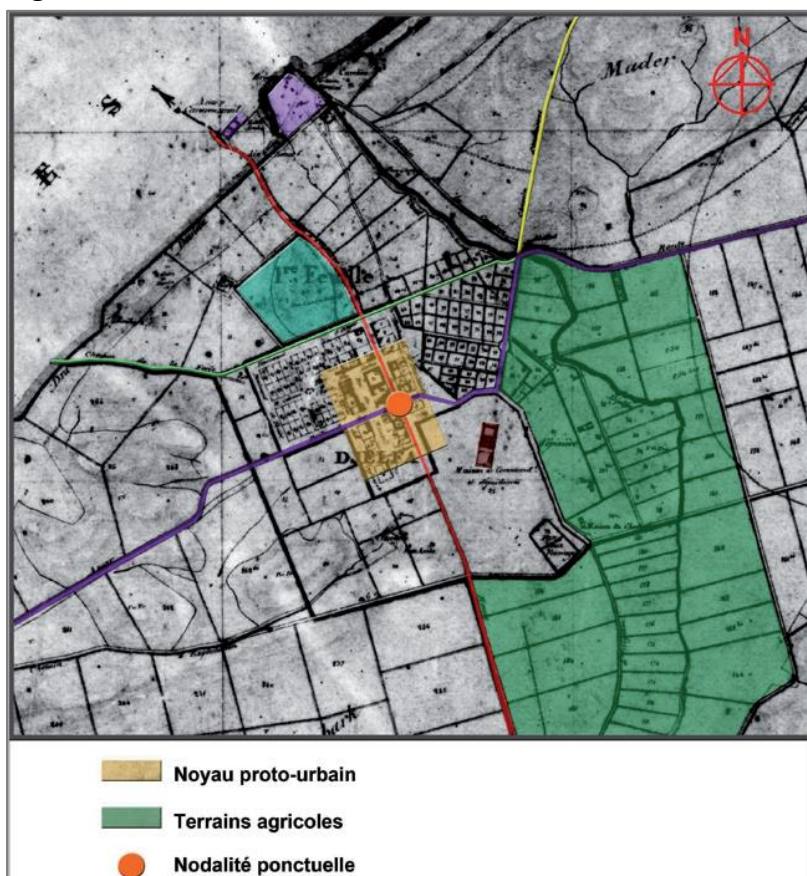


Figure 30 : Création du village colonial.
Source: HEFFAF Salah Eddine, op. cit., P 130.

¹⁰³ Idem, p 130, 131.

L'intersection des **parcours nodaux** qui sont la rue Boisguilbert et la rue de M'Zab, donna naissance à une nodalité ponctuelle d'où s'est formé un noyau urbain élémentaire (organisme urbain de base).



Figure 31: Rue Boisguilbert.
Source : www.djelfa.org.



Figure 32: Rue de M'Zab.
Source : www.djelfa.org.

Toutefois, il est nécessaire de mentionner que parallèlement à la consolidation de cet organisme de base, il est apparu le marché couvert avec sa place (la place du marché), ceux-ci se réalisent à l'intersection des deux axes nodaux.

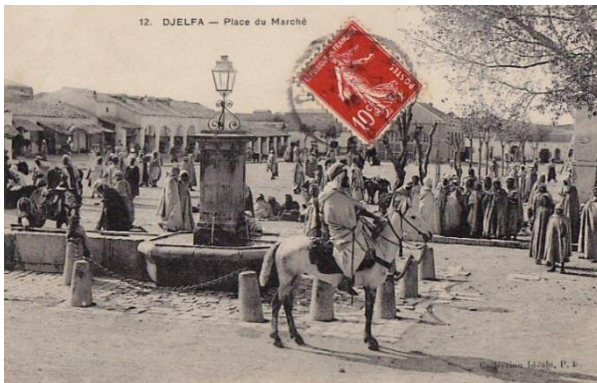


Figure 33: Place du marché.
Source : www.delcampe.net/fr/cartes/postales/afrique/algerie/djelfa?f=lieux:marche



Figure 34: Place du marché.
Source : www.delcampe.net/fr/cartes/postales/afrique/algerie/djelfa?f=lieux:marche



Figure 35: Place du marché actuellement.
Source : www.djelfa.org.



Figure 36: Rue de M'Zab actuellement.
Source : <https://mapio.netpicp-3848854>

3.4. Evolution de la ville durant la période coloniale

De 1878 à 1882, l'édification d'une enceinte entourant toute la ville avec quatre grandes portes pour la protection de la ville contre « les indigènes », ces portes portaient les noms : Porte d'Alger, porte de Laghouat, porte de Boussaâda, porte de Charef.



Figure 37: Vue globale de la ville.
Source : <https://picclick.fr/Carte-Postale-Afrique-Algerie-Djelfa>.



Figure 38: Porte de Boussaâda.
Source : <https://picclick.fr/Carte-Postale-Afrique-Algerie-Djelfa>.

Après 1882, Djelfa connaîtra une certaine immigration locale de la population qui sera de 700 habitants dont quelques familles européennes. Des équipements furent créés comme la construction d'une école, d'un abattoir, d'un marché de bétail, de bois et de sel. Tout cela engendra la construction d'une voie ferrée et d'une gare routière au Nord de la ville (1912). A la fin des années 1950 et au début des années 1960, il y a eu la démolition des remparts¹⁰⁴.



Figure 39: Mosquée "Si Belgacem".
Source : www.djelfa.org.



Figure 40: Gare routière.
Source : www.djelfa.org.

L'extension de la ville est apparue avec l'apparition de plusieurs quartiers (Bordj, Zahaf, Cent maisons, Ben djermain, les logements H.L.M de Guénani, Porte Charef)¹⁰⁵.

3.5. Après l'indépendance

En 1962, il y eut un grand mouvement d'exode rural alors la ville s'est agrandie dans toutes les directions. En 1974 date de nomination de Djelfa comme chef-lieu, on lui a attribué les grands projets de constructions et d'infrastructure, une grande croissance avec une grande extension.

¹⁰⁴ REBIAI Hanane, *les espaces naturels dans les extensions urbaines de la ville de Djelfa*, Mémoire de Magistère, Alger : EPAU, 2014, 132p, p 45.

¹⁰⁵ Villaret F. op. cit, p 218.

Les ZHUN ont été lancés en 1975 suivant le circulaire ministérielle N° 0335 du 19 Février 1975 N° 2015 du 21 Février 1975 et 519 du 8 Mars 1975 à travers le territoire du pays ; On distingue des grandes étapes de création de ce parc public de logements et des ZHUN¹⁰⁶:

- **1975-1984** : 1600 logements (cités Haouas, Cheguevara, Berebih, Ain Chih) ;
- **1984-1994** : 2800 logements (cités 5 juillet, Boutrifis, la gare) ;
- **1994-2007** : 3900 logements (cités des Jardins, Wiâam, Ain Srar) ;
- **2007-2011** : 3530 logements (cités des Jardins, ben labiad, bahrara) ;
- **2011-2019** : 6600 + 2750 logements (POS 25-26-27) nouveau pôle Berebih.

Un autre groupement de construction, celui des **lotissements** a également vu le jour. Cette opération a été conçue pour soutenir la tâche de l'Etat dans la réalisation des logements. Dans la ville de Djelfa, les lotissements occupent une superficie de 462,68 ha et répartis en 8610 lots. Ils se trouvent dans les cités Belghzal, Boutrifis, Berebih, Ain Chih et 5 juillet.

Au cours des trente dernières années et avec la création de la zone industrielle constituant un blocage à l'extension vers le Sud, la ville tend à se développer beaucoup plus dans les sens Est et Ouest. Elle passe de la forme "damier" à celle en "étoile". Ce développement de la ville et l'importance du trafic routier ont provoqué la création d'abord d'une voie d'évitement à l'Ouest et d'un autre à l'Est. Le nouveau PDAU soumis à l'APW, le 29 juin 2008¹⁰⁷.

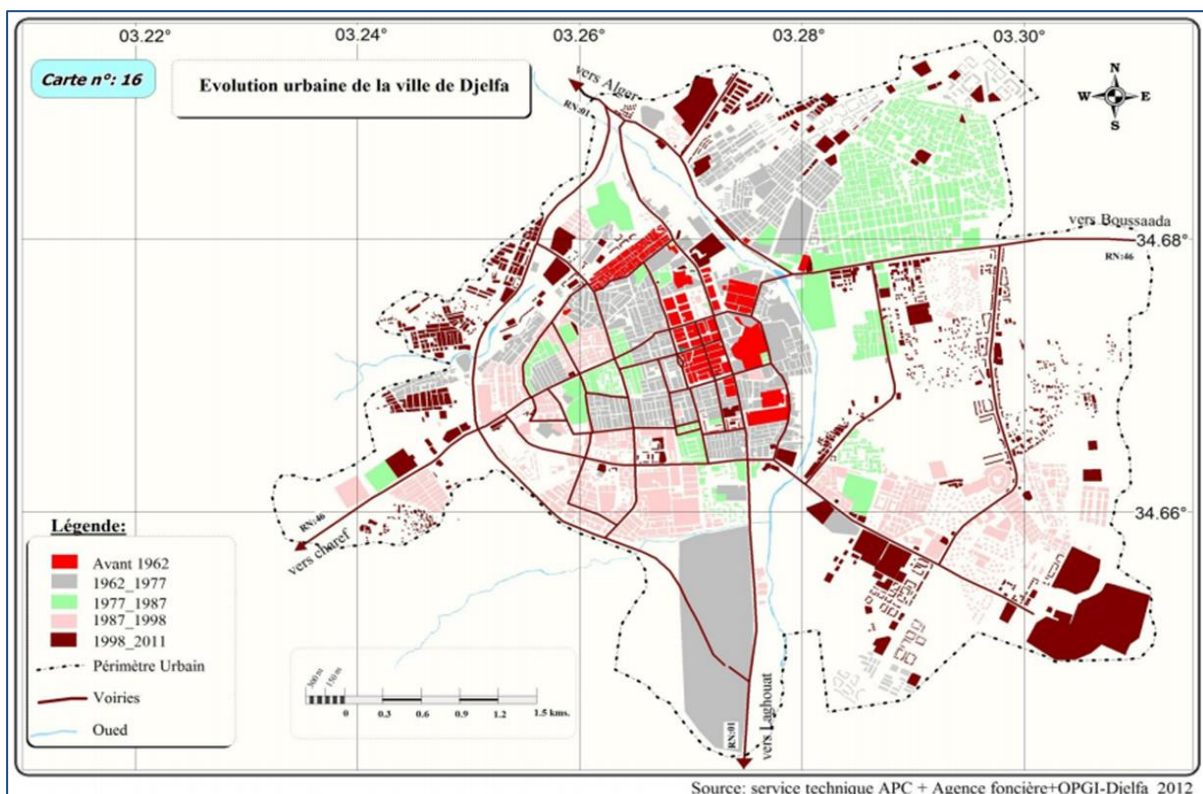


Figure 41 : Evolution urbaine de la ville de Djelfa.

Source : Service technique APC+ agence foncière + OPGI Djelfa 2012.

¹⁰⁶ ZEGGAR Abderrazak, *La ville de Djelfa: les atouts, les faiblesses et les perspectives*, Université Ammar THELIDJI – LAGHOUAT, séminaire le : 14/10/2019.

¹⁰⁷ GUENCHOUBA Abderrahmane, *Gestion Urbaine de la ville de Djelfa: Contraintes et perspectives*, mémoire de magister, dossier 1: historique et contraintes, Blida : Université Saad Dahleb, 2008, 67 p, p 14.

4. Accessibilité et infrastructure de liaison

4.1. Infrastructure routière

La Wilaya compte un réseau routier de 2399.1 km ,ce réseau routier se compose de 1010,5km de routes nationales (RN) représentant 42 % de l'ensemble du réseau, de 446.5 km de chemins de Wilaya (CW) soit 18.6 % et 819.6 km de chemins communaux (CC) soit 39.4% ¹⁰⁸.

La commune de Djelfa est traversée par deux routes nationales (RN1) et (RN46) et plusieurs routes d'importance régionale et locale et qui sont représentées par un chemin de wilaya (CW189) et plusieurs pistes qui relient le chef-lieu et le reste de la commune ainsi que deux évitements Est et Ouest.

- **RN1** : reliant Alger au Sud du pays passant par Djelfa ;
- **RN46** : reliant Djelfa à Boussaâda puis Biskra au Sud-Est et Sétif au Nord-Est, et reliant Djelfa à Charef à l'Ouest ;
- **C.W 189** : reliant Djelfa à Moudjbara au Sud-Est.

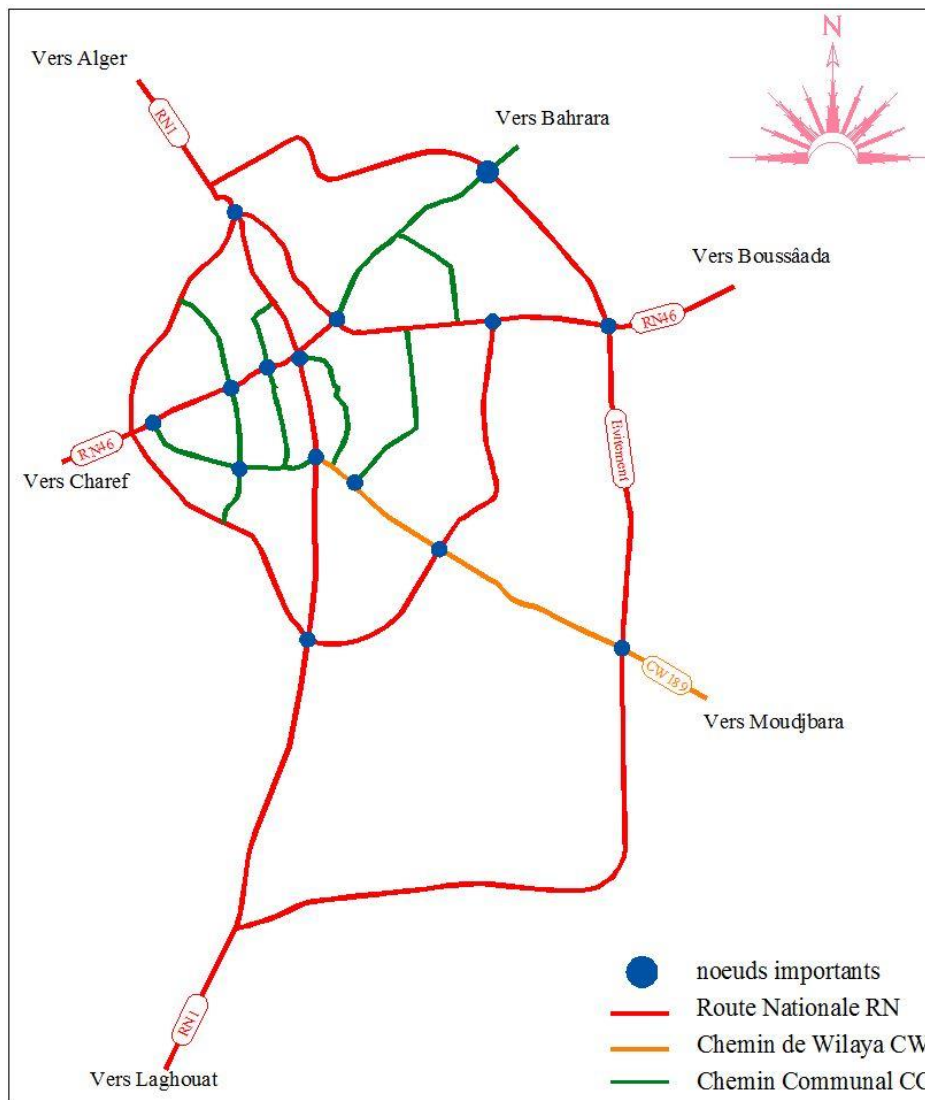


Figure 42 : Infrastructure routière de la ville de Djelfa.

Source : DTP 2008.

¹⁰⁸ Monographie de la wilaya de Djelfa, op. cit. , p 57.

4.2. Infrastructure ferroviaire

Actuellement, il n'existe qu'une voie ferrée étroite et non fonctionnelle reliant Djelfa à Blida via les gorges de Chiffa.

Mais des travaux de réalisation de la ligne de chemin de fer électrifiée qui reliera dans un avenir proche Alger à Djelfa, à partir de Boumedfaâ, en passant par les plaines de Ksar El-Boukhari, la ville nouvelle de Boughzoul, dans la wilaya de Médéa, Aïn Oussera et Hassi Bahbah. Ce chemin de fer électrifié comportera trois stations nodales, dont l'une à Boughzoul, la seconde à l'est d'Aïn Oussera, sur la RN1, alors que la troisième escale se fera au chef-lieu de wilaya de Djelfa, soit sur la route de Moudjbara, et servira de liaison avec la ligne reliant la capitale de la steppe à la wilaya de Laghouat¹⁰⁹.



Figure 43: Axe 06 : pénétrante centre.

Source : Agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires.

<http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/141-penetrante-centre.html>

Synthèse

Donc la ville de Djelfa occupe une position de carrefour dans le territoire algérien, dans la mesure où son chef-lieu est distant de **300 km** d'Alger et de Ghardaïa, **200 km** de Msila, **250 km** de Tiaret et de **100 km** de Laghouat. Sa situation stratégique, renforcée par ailleurs, par l'axe ferroviaire Aïn Oussera-Boumedfaa et le projet de la ville nouvelle de Boughzoul, constitue à elle seule un atout, qui offre à la ville de Djelfa la possibilité d'être la capitale des Hauts Plateaux Centre¹¹⁰.

¹⁰⁹ Le chemin de fer anime les débats à Djelfa: Le train sifflera de nouveau dans la steppe, Liberté, 20/02/2010.

¹¹⁰ REBIAI Hanane, op, cit. , p 36.

Section 2 : Analyse urbaine de la ville de Djelfa

Introduction

D'après KEVIN LYNCH « *Une ville est une organisation à buts multiples, toujours changeante, un abri pour de nombreuses fonctions, construite à une vitesse relative par un grand nombre de mains. Une spécialisation absolue, où tout finirait par être engrené, est improbable et indésirable* »¹¹¹. Donc la ville est un espace socio physique très complexe dont dans cette présente section on a besoin d'appuis afin de lire et comprendre la ville de Djelfa, à travers une analyse urbaine basée sur une méthodologie choisie.

2. Analyse urbaine

Comment définir l'analyse urbaine ?

L'analyse urbaine est une étape clé, elle consiste avant tout à mettre en place une méthodologie de lecture et de compréhension des territoires, afin de définir un diagnostic puis les enjeux du projet, l'analyse plus qu'une étape est le premier accomplissement du projet.

Pourquoi faire une analyse urbaine ?

On fait l'analyse urbaine pour l'étude de l'espace socio physique appelé la ville, et des rapports de correspondance entre ses trois composantes : l'homme, l'espace et les activités. Ainsi que pour analyser les événements urbains et les changements de la ville dans le temps, et pour comprendre les différents systèmes qui composent cette entité, l'un de ses systèmes est bien évidemment l'espace public, ce dernier doit être compréhensible dans tous ses aspects et par chacun des usagers, cette compréhension nécessite une analyse profonde de la structure urbaine (l'infrastructure et la super structure) dans laquelle il s'insère¹¹².

Comment faire une analyse urbaine ?

Pour effectuer une analyse urbaine on fait appel à une méthodologie, afin d'identifier et évaluer les composantes physiques et humaines d'une ville. Il existe différentes approches (typo-morphologie, sensorielle, S.W.O.T), chacune se base sur un ensemble de concepts.

On a choisi dans notre étude : **la méthode sensorielle** parce que cette méthode réclame la capacité de bâtir une image identitaire à partir de la définition systématique des divers éléments de la visibilité et l'imagibilité d'un espace urbain, cette image sert à interpréter l'information et à guider l'action. C'est, aussi, à partir de cette méthode qu'on arrive à mieux connaître et comprendre toute la ville, car le fragment lorsqu'il est symbolique, peut indiquer les caractéristiques de toute la globalité d'une ville.

¹¹¹ KEVIN Lynch, (1998), *l'Image de la cité*, Ed. DUNOD, Paris, 221p, p 106.

¹¹² GHERRAZ Halima, *Les espaces publics entre forme et pratique dans les villes arides et semi arides (Cas des places publiques de la ville d'Ouargla)*, mémoire de magister en architecture, Biskra : Université Mohamed Khider, 2013, 401 p, p 94.

2. Méthode sensorielle

Pour comprendre cette approche, nous allons nous référer à l'étude menée par Kevin Lynch dans son ouvrage *l'Image de la cité*.

2.1. Définition

La méthode sensorielle est une analyse visuelle de la ville, elle est basée sur le sentiment et la perception de l'observateur.

Kevin Lynch est l'un des pionniers dans le domaine de la définition du paysage urbain grâce à sa méthode novatrice d'analyse urbaine développée et expliquée dans son fameux livre « *l'Image de la cité* ». Sa démarche suppose que l'espace urbain n'est que la combinaison de cinq éléments majeurs : les nœuds, les parcours, les limites, les secteurs, et les repères.

Selon Kevin Lynch, la présence de tous ces éléments signifie l'existence d'un paysage urbain très marquant. Il considère que l'environnement urbain admirable et ravissant dépend particulièrement de la qualité visuelle générée de la perception, et de l'interaction des cinq éléments¹¹³.

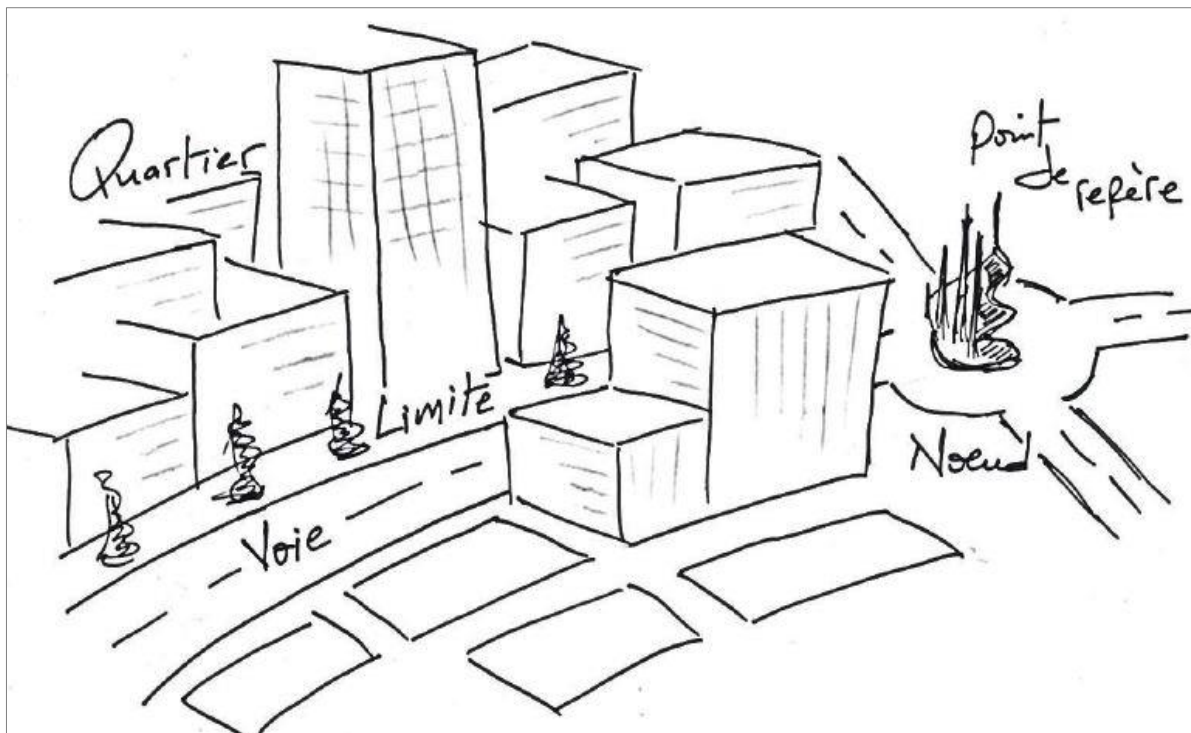


Figure 44: Schéma explicatif des interactions entre les 5 éléments du paysage.

Source : NEZZAR Mohamed Amine, *Hamla, d'un paysage de ville nouvelle à un paysage de cité dortoir*, mémoire de magister en architecture, Université Elhadj Lakhder – Batna, 2015/2016, 277p, p 41.

¹¹³ ISMAIL Rahima, *La place publique dans la création des paysages urbains cas d'étude : La place de la Liberté à Batna*, mémoire de magister en architecture, Batna : Université Elhadj Lakhder, 2015, 251 p, p 168.

De ce fait, c'est une approche psycho-spatiale, dans la façon de percevoir la ville. La perception¹¹⁴ est une expérience vécue s'appuie sur le réel. Donc interroger l'espace public c'est interroger aussi l'image de cet espace représentée chez l'individu qui entre en relation avec cet espace. LYNCH.K et par l'évocation de terme « l'image mentale » a résumé la relation qui existe entre l'image de la ville et sa perception chez l'utilisateur. Il a déterminé la manière dont l'espace urbain est perçu par les habitants, et il a analysé cette image de l'environnement à travers trois composantes: L'identité, la structure et la signification¹¹⁵.

« Chaque individu crée et porte en lui sa propre image mais il semble qu'il y ait une grande concordance entre les membres d'un même groupe : Des images collectives...Les images collectives sont les représentations mentales communes à des grandes quantités d'habitants d'une ville : Zones d'accord que l'on peut s'attendre à voir apparaître sous l'interaction d'une même réalité physique, d'une culture commune et d'une nature physiologique identique »¹¹⁶.

2.2. Eléments du paysage urbain

2.2.1. Voies

Des itinéraires aménagés permettant de passer à pied ou en véhicule (par exemple : rue, avenue,...). D'après Kevin Lynch « Les voies sont les chenaux le long de quel l'observateur se déplace habituellement, occasionnellement, ou potentiellement. Ce peut être des rues, des allées piétonnières, des voies métropolitaines, des canaux, des voies de chemin de fer. Pour beaucoup de gens, ce sont les éléments prédominants de leur image. Les gens observent la ville quand ils y circulent et les autres éléments de l'environnement sont disposés et mis en relation le long de ces voies »¹¹⁷.

2.2.2. Limites

Ce sont également des éléments linéaires du paysage urbain, mais l'observateur ici ne les emploie pas. D'après Kevin Lynch « les limites sont les éléments linéaires que l'observateur n'emploie pas ou ne considère pas comme des voies. Ce sont les frontières entre deux phases, les solutions de continuité linéaire, rivières, tranchées de voies ferrées limites d'extension, murs. Elles servent de références latérales plutôt que d'axes de coordonnées. De telles limites peuvent être des barrières plus ou moins franchissables, qui isolent une région d'une autre, ou bien elles peuvent être des coutures, lignes le long desquelles deux régions se relient et se rejoignent l'une à l'autre »¹¹⁸.

¹¹⁴ La perception c'est l'action de percevoir un objet fait impression sur les sens, la perception de l'espace résulte de la répétition des impressions visuelles reçues lors d'un parcours urbain induit une série d'images.

¹¹⁵ GHERRAZ Halima, op. cit. p94.

¹¹⁶ KEVIN Lynch, (1976).

¹¹⁷ KEVIN Lynch, op. cit. p 54.

¹¹⁸ Idem, p 54.

2.2.3. Quartiers

Ce sont des divisions administratives d'une ville et une échelle d'appropriation d'une partie de la ville par ses habitants. C'est donc des parties d'une ville ayant certaines caractéristiques ou une certaine unité. D'après Kévin Lynch, « *Les quartiers sont des parties de la ville, d'une taille assez grande, qu'on se représente comme un espace à deux dimensions, où un observateur peut pénétrer par la pensée, et qui se reconnaissent parce qu'elles ont un caractère général qui permet de les identifier* »¹¹⁹.

2.2.4. Nœuds

Ce sont des points focaux et stratégiques de la ville à travers lesquels l'observateur perçoit le paysage urbain.

D'après Kévin Lynch, « *Les nœuds sont des points, les lieux stratégiques d'une ville, pénétrables par un observateur, et points focaux intenses et à partir desquels il voyage. Cela peut être essentiellement des points de jonction, endroit où on change de système de transport, croisements ou points de convergence de voies, lieux de passage d'une structure à une autre. Ou bien les nœuds peuvent être simplement des points de rassemblement qui tirent leur importance du fait qu'ils sont une concentration de certaines fonctions ou de certains caractères physiques, comme par exemple un abri au coin de la rue, ou une place fermée. Certaines de ces nœuds de concentration sont le foyer et le résumé d'un quartier, sur lequel rayonne leur influence, et où ils se dressent comme un symbole : on peut les appeler centres* »¹²⁰.

2.2.5. Points repères

Un point de repère c'est toute marque pouvant donner une information quant au lieu, à la distance, etc. et c'est un autre type de référence ponctuelle d'un paysage urbain.

D'après Kévin Lynch, « *les éléments de repères sont un autre type de référence ponctuelle, mais dans ce cas l'observateur n'y pénétrant pas, ils sont externes. Ce sont habituellement des objets physiques définis assez simplement : immeuble, enseigne, boutique ou montagne. [...] Certains points de repère sont des objets éloignés, dont la nature est d'être vus sous de nombreux angles et à des distances variées, dépassant les sommets des éléments plus petits, et servant de points de référence radiale. [...] D'autres points de repères ont surtout une utilité locale, quand on ne peut le voir que d'un nombre limité d'endroits, ou sous certains angles. Ce sont les signaux innombrables, vitrines de boutiques, arbres, poignées de portes, ou autres détails du paysage urbain* »¹²¹.

¹¹⁹ KEVIN Lynch, op. cit. p 54-55.

¹²⁰ Idem, p 55.

¹²¹ Idem, p 55-56.

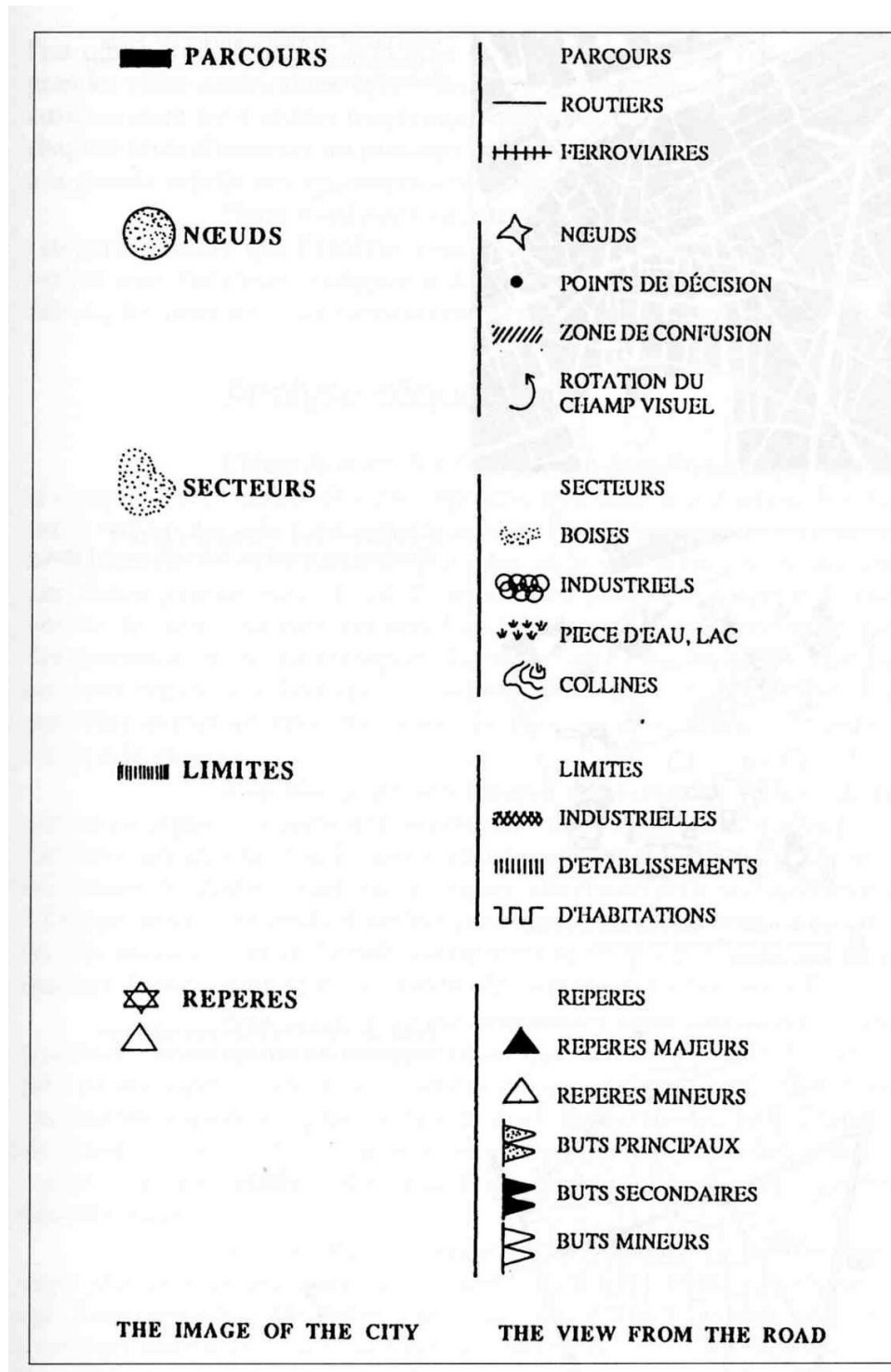


Figure 45 : Eléments du paysage urbain.
Source : KEVIN LYNCH, (1998), *l'Image de la cité*, Ed. DUNOD, Paris, 221 p.

Dans cette lecture, l'espace public pourra concrétiser un ou plusieurs de ces éléments dans les représentations de son public, ce qui définit en effet son comportement (autrement dit les attribues psychologiques peuvent devenir un élément de base de l'environnement urbain et de son design).

3. Analyse de la ville de Djelfa selon la méthode sensorielle (Kévin Lynch)

5.1. Voies

La ville de Djelfa est traversée par :

■ Réseau routier principal

Les voies de ce réseau sont généralement caractérisées par une grande largeur, l'état du sol et de la route sont relativement bons, et elles sont régulières, en doubles voies par sens et un terreplein central avec des trottoirs. Ces voies sont souvent droites ou légèrement incurvées ; consistant notamment la RN 01, RN 46, CW 189, deux évitement Est et Ouest, on cite le boulevard El Amir Abdelkader (ex. rue Boisguilbert), boulevard Sidi Nail, boulevard 6, boulevard 8, boulevard 2B, boulevard 9,... :

- **Boulevard El Emir Abdelkader (RN1)**: il se coïncide avec la RN 01 et traverse : El Bordj, le centre-ville, Guennani, et allant jusqu'à la sortie sud vers Laghouat, traversant 7 giratoires, (détaillé dans le tableau suivant) ;
- **Boulevard RN 46** : ce boulevard commence au niveau des quartiers Ouest : Benssaid, Zaouia, Ain Chih, BabCharef, Centre-ville, et se termine à l'Est au niveau du quartier Boutreifis, traverse 10 giratoires (détaillé dans le tableau suivant) ;
- **Boulevard CW 189** : il commence au niveau de la RN 01 traversant les quartiers de Chaabani, 5 juillet, Cité des jardins et allant jusqu'à l'université, traversant 4 giratoires, le siège de la wilaya, l'université, la centrale de police, il est donc d'une importance capitale, supportant un grand trafic ;
- **Boulevard Sidi Nail** : c'est un boulevard parallèle à la RN1 du côté ouest, possédant les mêmes caractéristiques géométriques, traversant les quartiers de Bordj, Benaziez, Guennani, Cheguivara, traversant 4 giratoires ;
- **Boulevard 8** : il commence au niveau de l'évitement ouest du côté sud traverse les quartiers de Berbih, Benjermain, BabCharef, Dhaya, Ain Chih et se termine à l'évitement ouest du côté nord, traversant 2 giratoires ;
- **Boulevard 9** : ce boulevard relie les quartiers de Ain Chih à côté CFPA, Benjermain, Berbih, traversant un giratoire de croisement avec la RN 46 et plusieurs intersections avec des routes secondaires ;
- **Boulevard 6** : il commence au niveau de la RN 46 (ancienne gare routière) traverse les quartiers de Berbih, Guennani, Chéguivara et se termine au niveau du carrefour de croisement entre la RN 01 et le CW 189, traversant 4 giratoires ;
- **Boulevard 2B** : ce boulevard est une véritable liaison entre la RN 46, le quartier de Boutreifis, El Wiaam, 5 juillet, El Bassatine, 400 logements et se termine au niveau de la RN 01 à côté de la DSA (direction des services agricoles), traversant 5 giratoires.

Tableau 1: Analyse des exemples des voies du réseau routier principal

Boulevard	Boulevard El Emir Abdelkader	Boulevard RN 46 (coté Est de la ville)	Boulevard RN 46 (Ouest de la ville)
Largeur	20m à 40 m	18m à 38 m	27m à 38 m
Longueur	Environ 1.35 km	Environ 2.8km	Environ 2.6 km
Aménagement	voie avec un terreplein central et des trottoirs des deux côtés, peu d'aménagement, non proportionné à la chaussée, irrégulier, incohérent et mal réparti	peu d'aménagement, irrégulier, incohérent et mal réparti la route est dégradée	peu d'aménagement, irrégulier, incohérent et mal réparti, et qui gêne la circulation
Façades	hétérogénéité et incohérence des façades (mixte entre coloniale et moderne) qui influence sur l'aspect esthétique ; l'incapacité du spectateur à absorber et lire la scène des deux façades, la hauteur est généralement R + 3.	Les façades en un état modeste, les niveaux de construction sont R+ 4 ou au moins R+3 Cela est dû à la concentration de l'activité commerciale et artisanale, ce qui a contribué à le faire ainsi important.	Les façades sont principalement destinées aux bâtiments d'une hauteur R + 3 en raison de la forte activité commerciale, il existe 02 types de façades: anciennes doivent être réhabilitées et moderne
Description	un grand déséquilibre des éléments optiques et incohérence de l'image générale entre les deux rives de la route, à cause de la grande différence dans la répartition des espaces. Les voies pénétrantes gêne la circulation ce qui influe négativement sur le confort visuelle et acoustique des usagers	la route est généralement en mauvais état, de nombreux éléments visuels (bâtiments et aménagement) n'ont pas achevé, pour cela il n'y a pas d'influence forte sur l'image mentale dans cette route. Il n'y a pas d'harmonie entre ses éléments visuels.	grande importance en termes de mobilité, vers le centre-ville, et tous les quartiers voisins, il divise l'ancienne "Place du Marché" en deux, ce qu'elle a perdu sa valeur habituelle, et devenu une décharge même s'elle est située dans le cœur de la ville et le cœur de l'activité urbaine.
Importance	Le plus important de la ville, il comprend deux types de tissu urbain (ancien et récent), il contient les bâtiments les plus importants. Il peut être pris comme un exemple du reste des rues importantes de la ville.	il est également très important dans le mouvement intérieur de la ville et son influence sur l'image mentale des individus. Il relie la partie Est de la ville et le centre-ville.	Il est très important pour le mouvement du centre-ville, car elle contient les monuments les plus importants et les plus anciens, les services et l'activité commerciale sont dominants

Source : établi par l'auteur.



Figure 46: Boulevard El Emir Abdelkader (RN 01).
Source: <http://www.univdjelfa.dz/icpea/slider/index/>



Figure 47: RN1 par rapport à la ville de Djelfa
Source : Google earth traité par l'auteur.



Figure 48: Boulevard de l'indépendance (RN 46) côté Ouest de la ville.
Source : <http://www.algeriemonde.com/hotels/djelfa/>



Figure 49: RN 46 côté Ouest par rapport à la ville de Djelfa
Source : Google earth traité par l'auteur.



Tableau50: Boulevard (RN 46) côté Eest de la ville.
Source : photo prise par l'auteur.



Figure 51: RN 46 côté Eest par rapport à la ville de Djelfa
Source : Google earth traité par l'auteur.

▪ Deuxième réseau routier secondaire

Très important reliant les quartiers entre elles et très emprunté par les véhicules légers pour des commodités de déplacements quotidiennes. On constate que les voies de ce réseau sont droites et ont une forme qui n'est pas régulière et son état varie d'un quartier à l'autre, On cite les rues suivantes comme exemples :

- Rue bel ombrage ;
- Rue colonel Amirouche ;
- Rue Si El Haouas ;
- Rue de Palestine ;
- Rue Hachi Abderrahmane ;
- Rue Mohamed Rayane ;
- Rue Amrane Naas ;
- Rue Hassen Abdelkader ;
- Rue principale de la cité nouvelle mosquée (El Fallah) ;
- Rue Djoudi Makhoulf.

Tableau 2: Analyse des exemples des voies du réseau routier secondaire.

Boulevard	Rue de la pépinière	Rue des martyrs
Largeur	8m à 15 m	8m à 15 m
Longueur	/	/
Aménagement	Peu d'aménagement, l'existence des arbres le long de la rue et des espaces verts ce qui crée une ambiance urbaine,	Pas d'aménagement, l'existence des arbres le long de la rue, les trottoirs sont occupés par les marchandises ce qui gêne la circulation piétonne.
Façades	Les façades sont principalement destinées généralement aux habitations d'une hauteur R + 2 et R+1, il existe 02 types de façades: anciennes et moderne.	hétérogénéité des façades (mixte entre coloniale et moderne) qui influence sur l'aspect esthétique, les niveaux de construction sont R+ 4 ou au moins R+3.Cela est dû à la concentration de l'activité commerciale, ce qui a contribué à la faire important.
Description	Elle comprend deux types de tissu urbain (ancien et récent), beaucoup des équipements importants se trouvent le long de cette voie.	Cette rue traverse l'ancien quartier de la ville où se concentrent les activités commerciales qui est la cause de l'encombrement de cette rue.
Importance	Elle relie deux partie importantes de la ville de ça elle prend son importance, ainsi que l'existence de plusieurs projets important, et son proximité de centre-ville.	Situation centrale importante reliant deux monuments historique l'église et le marché couvert, donc elle a une grande influence sur le mouvement intérieur de la ville et sur l'image mentale des individus.

Source : établi par l'auteur.



Figure 54 : Rue des martyrs
Source : photo prise par l'auteur.

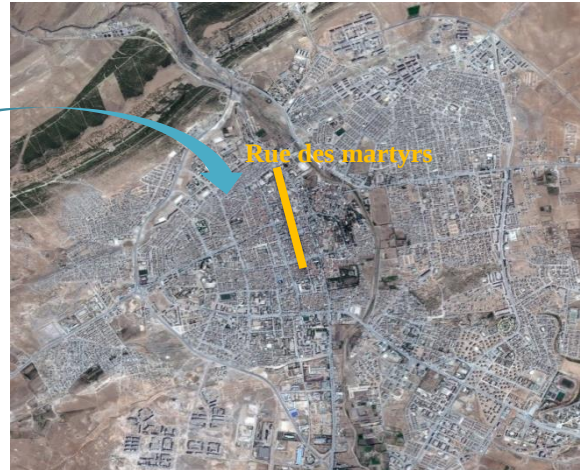


Figure 55: situation de la rue des martyrs dans la ville.
Source : Google earth traité par l'auteur.



Figure 52: Rue de la pépinière
Source : <https://mapio.net/a/114470167/?lang=fr>

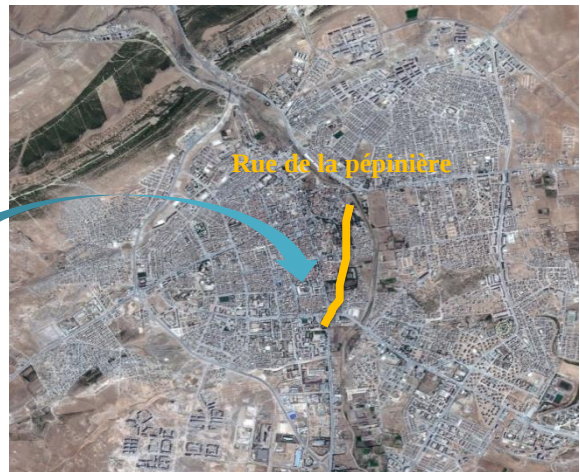


Figure 53: situation la rue de la pépinière dans la ville
Source : Google earth traité par l'auteur.

■ Troisième réseau de routes tertiaires

Ce sont des voies qui relient les quartiers entre eux et existe au sein du même quartier ainsi qu'au niveau des quartiers limitrophes, ces petites rues relient aussi des grandes rues et boulevards entre elles. Elles sont de formes différentes et variées, leur largeur est très différente d'un quartier à l'autre parfois très large et parfois très serrés. Les formes architecturales varient dans chaque quartier, selon les zones.



Figure 56: Rue tertiaire - cité Bab Elcharef.
Source : <https://mapio.net/pic/p-121626502/>.



Figure 57: Rue tertiaire - cité El Dhaya.
Source : <https://mapio.net/pic/p-120507106/>.

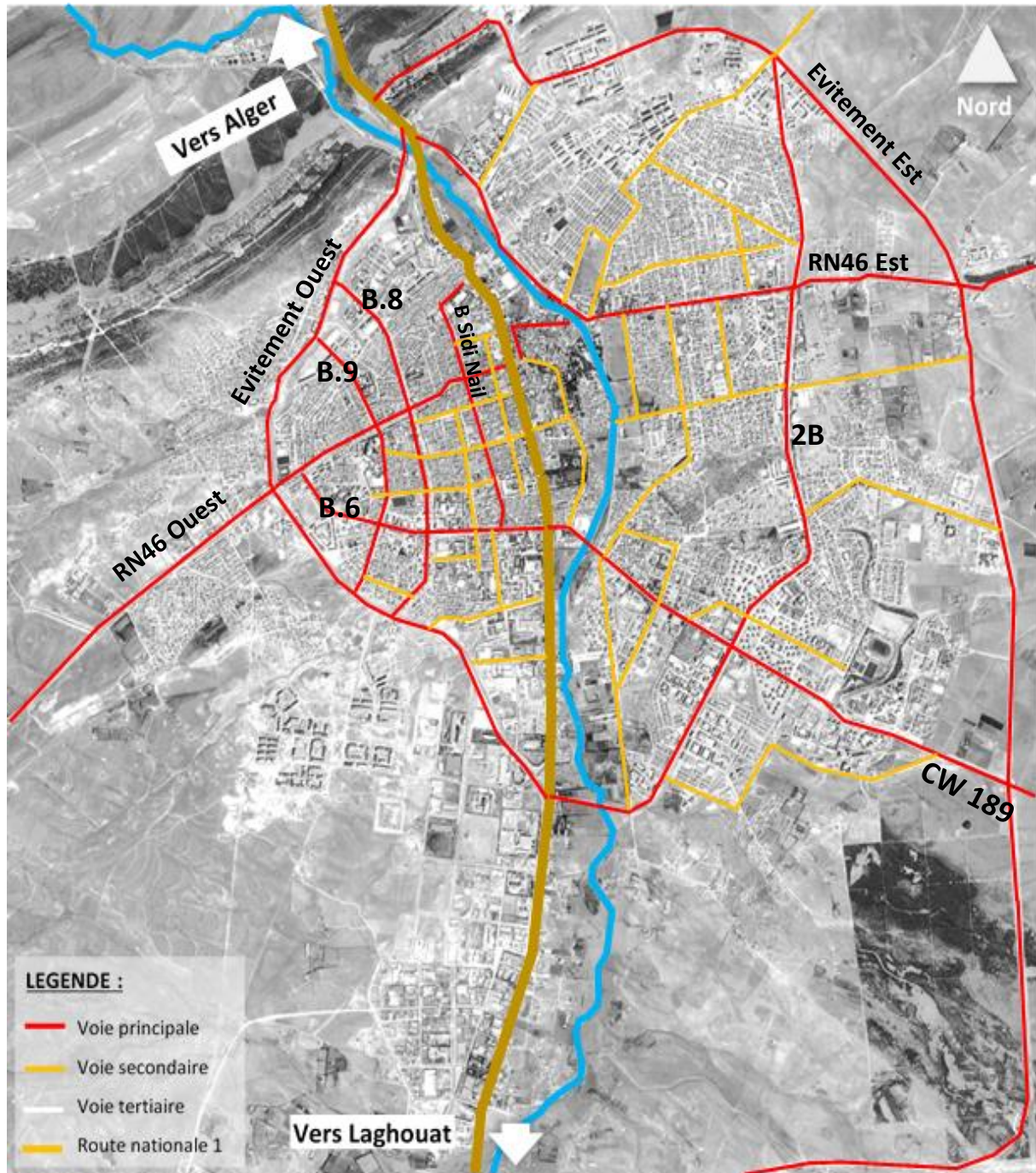


Figure 58: Voies de la ville de Djelfa.

Source : Google earth traité par l'auteur.

5.2.Limites

Les limites de la ville de Djelfa se séparent en deux types :

■ *Limites naturelles*

- Les forêts situés en Ouest et au Nord –Ouest;
- Les montagnes de Senelba à l’Ouest de la ville ;
- Les terrains agricoles au Sud ;
- Oued Mellah (limite franchissable), au milieu divisant la ville en deux entités.



Figure 59: Terrains agricoles au Sud.

Source : <https://mapio.net/pic/p-24720805/>.



Figure 60: Oued Mellah.

Source : <https://mapio.net/pic/p-12116017/>.

■ *Limites artificielles*

- Le chemin de fer au Nord –Ouest;
- La zone industrielle et la zone d’activités de 35 400 ha au Sud ;
- Les lignes électriques au Sud-Est.



Figure 61: Zone industrielle.

Source : <https://www.djelfa.info/ar/economie/11197.html>



Figure 62: Lignes électriques.

Source : <https://www.google.com/maps/place/Djelfa/>

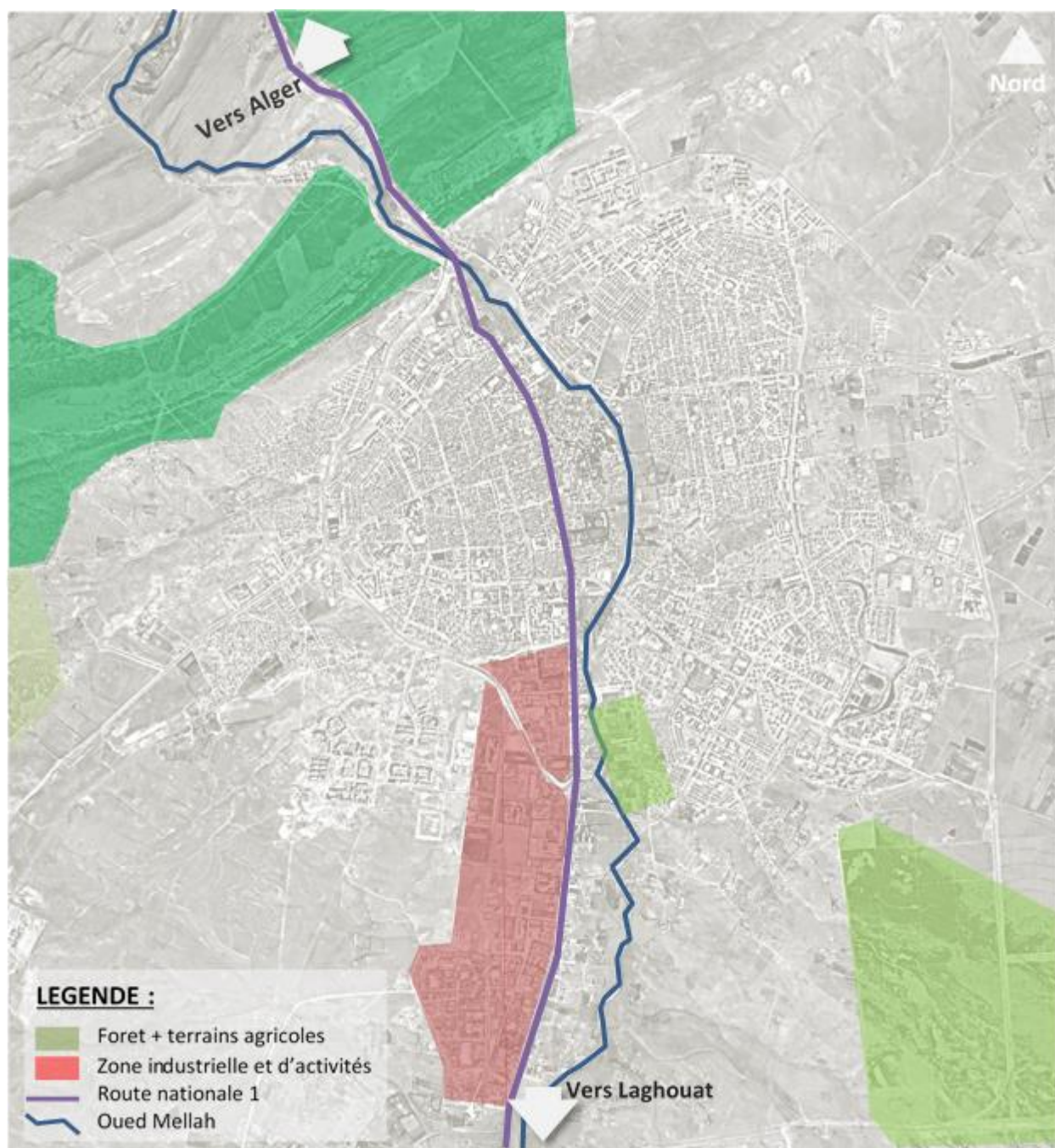


Figure 63: limites de la ville de Djelfa.
Source : Google earth traité par l'auteur.

5.3.Quartiers

L'agglomération de Djelfa s'est construite en différentes étapes de croissance et selon des plans d'occupation du sol (POS). C'est ce qui a donné naissance à plusieurs groupements urbains et une typologie distinguée. Parmi ces différents groupements de construction: le noyau colonial, les quartiers périphériques, les ZHUN et les lotissements¹²² :

3.3.1. Les anciens quartiers : au centre-ville (centre-ville, Belombrage, pépinière, Khaounia, Saadat, cité porte de Charef, Guennani, El Bordj, Dhaya, Ain Chih, ..), ils sont caractérisés par :

- Densité résidentielle forte ;
- Forme irrégulière;
- Généralement plats et légèrement en pente dans quelques zones ;
- Concentration des services des équipements importants et des activités commerciales ;
- Habitat individuel ;
- Tissu urbain dense majoritairement colonial ;
- Peu d'aménagement, mobilier urbain, et espaces verts sauf qui existent de part et d'autre le long des voies,
- Peu des espaces publics.

3.3.2. Les nouvelles extensions : sont caractérisées par l'existence des ZHUN (Medeghri, Haouas, Cheguivara, Fateh, 5 juillet), ils sont caractérisés par :

- Généralement plat;
- Leurs formes est régulière ;
- Densité résidentielle forte ;
- Habitat collectif et habitat individuel;
- Tissu urbain dense, moderne ;
- Existence des aménagements et des espaces destinés aux espaces verts mais en états dégradés.
- Manque des espaces publics.

3.3.3. Les lotissements : (Boutreifis, Berbih, ainsi que Massoudi, Moustakbel, Bentaiba, Bernada, AissaEl Kaid, Benssaid, Bakouka...); ils sont caractérisés par :

- Généralement en pente et plat dans quelque zone ;
- Leurs formes est régulière ;
- Densité résidentielle moyenne ;
- Habitat individuel et quelques immeubles d'habitat collectif privé ;
- Existence des services et d'activités commerciales de proximité ;
- Tissu urbain moins dense, mixte, avec des styles architecturaux hétérogènes.
- Peu d'aménagement, mobilier urbain, et espaces verts sauf qui existent de part et d'autre le long des voies ;
- Manque des espaces publics.

¹²² GUENCHOUBA Abderrahmane, op. cit. p 15.

3.3.4. Les grands projets de logements sociaux : ont eu lieu sur la périphérie de la ville notamment El Wiaam, cité des jardins, groupe 36, Bernada, Belabiadh ; ils sont caractérisés par :

- Densité résidentielle moyenne ;
- Leurs formes est irrégulière ;
- Généralement plats et en pente dans quelques zones (Bernada, Belabiadh) ;
- Existence des services, des équipements et d'activités commerciales de proximité ;
- Densité résidentielle moyenne ;
- Habitat collectif en général ;
- Tissu urbain moins dense, moderne ;
- Existence des aménagements et des espaces destinés aux espaces verts mais en états dégradés.

3.3.5. Les deux nouveaux pôles urbains : de Bahrara au Nord-Est et de Berbih au Sud-Est ; ils sont caractérisés par :

- Leurs formes est régulière ;
- partie Est (Bahrara) est plat, tandis que la partie Est (Berbih) est en pente ;
- Densité résidentielle faible ;
- Tissu urbain aéré, récent ;
- Absence des services et manque des équipements et d'activités commerciales ;
- Insuffisance des moyens de transport, ce qui pose un problème d'accessibilité ;
- Existence des espaces publics et des espaces destinés aux espaces verts.

3.3.6. Les quartiers d'habitat précaire : (Chaoua, Zeria...) à l'Ouest de la ville. Ils sont caractérisés par :

- Leurs formes est irrégulière ;
- Généralement en pente et plat dans quelques zones ;
- Tissu urbain dégradé et qui ne suit aucun ordre ;
- Densité résidentielle forte ;
- Absence des services et manque des équipements et d'activités commerciales ;
- Manque des espaces publics et des espaces destinés aux espaces verts.



Figure 64: ZHUN de 5 juillet.
Source : http://www.djelfa.org/Djelfa_photos/recentes/Djelfa_5juill1.JPG.

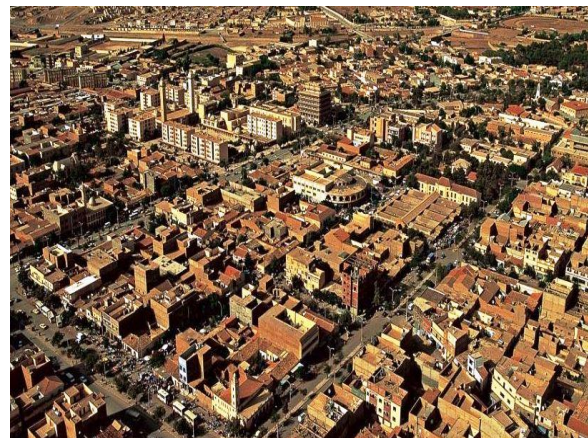


Figure 65: Centre-ville (anciens quartiers).
Source : http://www.titteri.orgv_djelfa.htm.

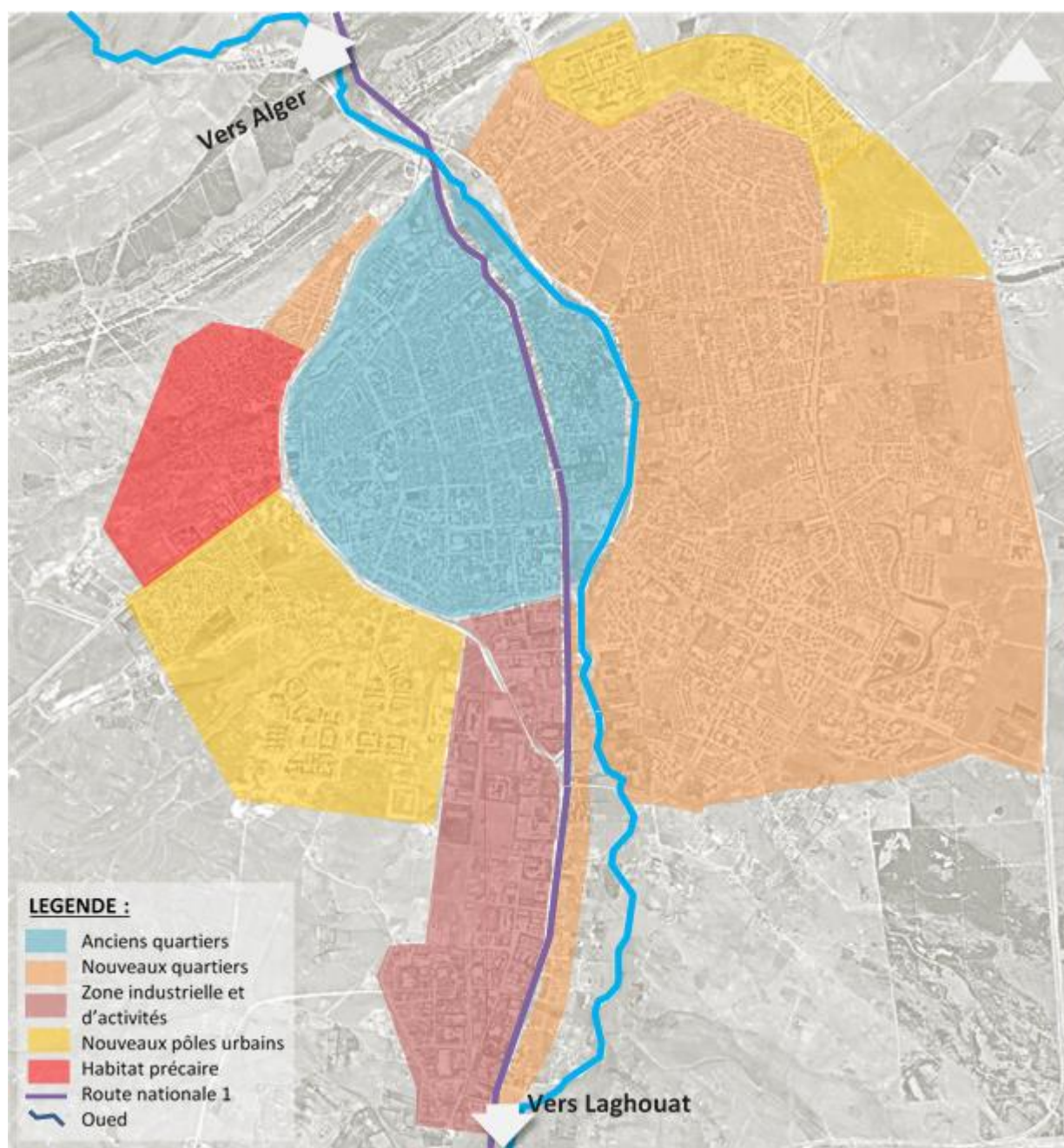


Figure 66: Quartiers de la ville de Djelfa.

Source : Google earth traité par l'auteur.

5.4.Nœuds

En ce qui concerne la ville de Djelfa, les nœuds sont des carrefours réaménagés en 2004-2005 (tous les nœuds de la ville sont mentionnés dans l'annexe 02), on peut diviser les nœuds en trois selon son importance fonctionnelle dans la ville, comme suit :

- **Nœuds principaux** : sont la jonction entre deux axes importants qui assurent l'accès à la ville, à partir duquel on peut avoir une vue globale de la ville ; on cite par exemple :

Nœud RN 01-Evitement Est

C'est le premier carrefour urbain sur la RN 01, en entrant du côté Nord, c'est un carrefour à trois destinations une vers le centre-ville, la deuxième vers Alger, et la troisième vers Boussaâda et Laghouat. C'est un point directionnel pour le trafic transitaire, il fonctionne avec un sens giratoire. Ce nœud est caractérisé par une tente d'Ouled Nail qui symbolise l'identité de la ville et donne une image de la ville.



Figure 67: Carrefour RN 01-Evitement Est.
Source : photo prise par l'auteur.

Nœud RN 46 - évitement ouest (en face ancienne gare routière)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Laghouat, la troisième vers Alger, la quatrième vers Charef, ce carrefour fonctionne en mode giratoire. Les embouteillages ne sont pas fréquents au niveau de ce carrefour. Ce nœud donne une structure pour les voies d'extrémité de la ville.



Figure 68: Nœud RN 46 - évitement ouest.
Source : photo prise par l'auteur.

- **Nœud secondaire** : sont à l'intérieur de la ville, car ils relient les quartiers entre eux et d'autres sont centrés sur la périphérie de la ville, donc ils assurent les liaisons et la fluidité, prenant comme exemple :

Nœuds RN 46 – Boulevard Sidi Nail (Bab El charef)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Charef, la troisième vers El Bordj et Alger, la quatrième vers la cité Chéguivara et Laghouat, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, feux tricolores et policier. il n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour. On observe fréquemment des embouteillages ainsi qu'un blocage au niveau de ce carrefour.



Figure 69: Nœud RN 46 – Boulevard Sidi Nail.
Source : photo prise par l'auteur.

Nœud RN 01-Boulevard 2B, évitement ouest (sud)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Laghouat, et la troisième vers 5 juillet, la quatrième vers l'évitement ouest et Alger, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, les trottoirs et la chaussée sont dégradés, on constate un manque en signalisation verticale.



Figure 70: Nœud RN 01-Boulevard 2B, évitement ouest (sud).
Source : photo prise par l'auteur.

- **Nœuds tertiaires** : Ils sont contenu dans les quartiers.

Carrefour RN 46–Rue Djoudi Makhlouf (en face du jardin de la liberté)

C'est un carrefour à trois destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Boussaâda, la troisième vers quartier El Fallah et le CW 189, ce carrefour fonctionne en mode giratoire. On observe fréquemment des embouteillages ainsi qu'un blocage au niveau de ce carrefour.



Figure 71: Carrefour RN 46–Rue Djoudi Makhlouf (en face du jardin de la liberté).
Source : photo prise par l'auteur.

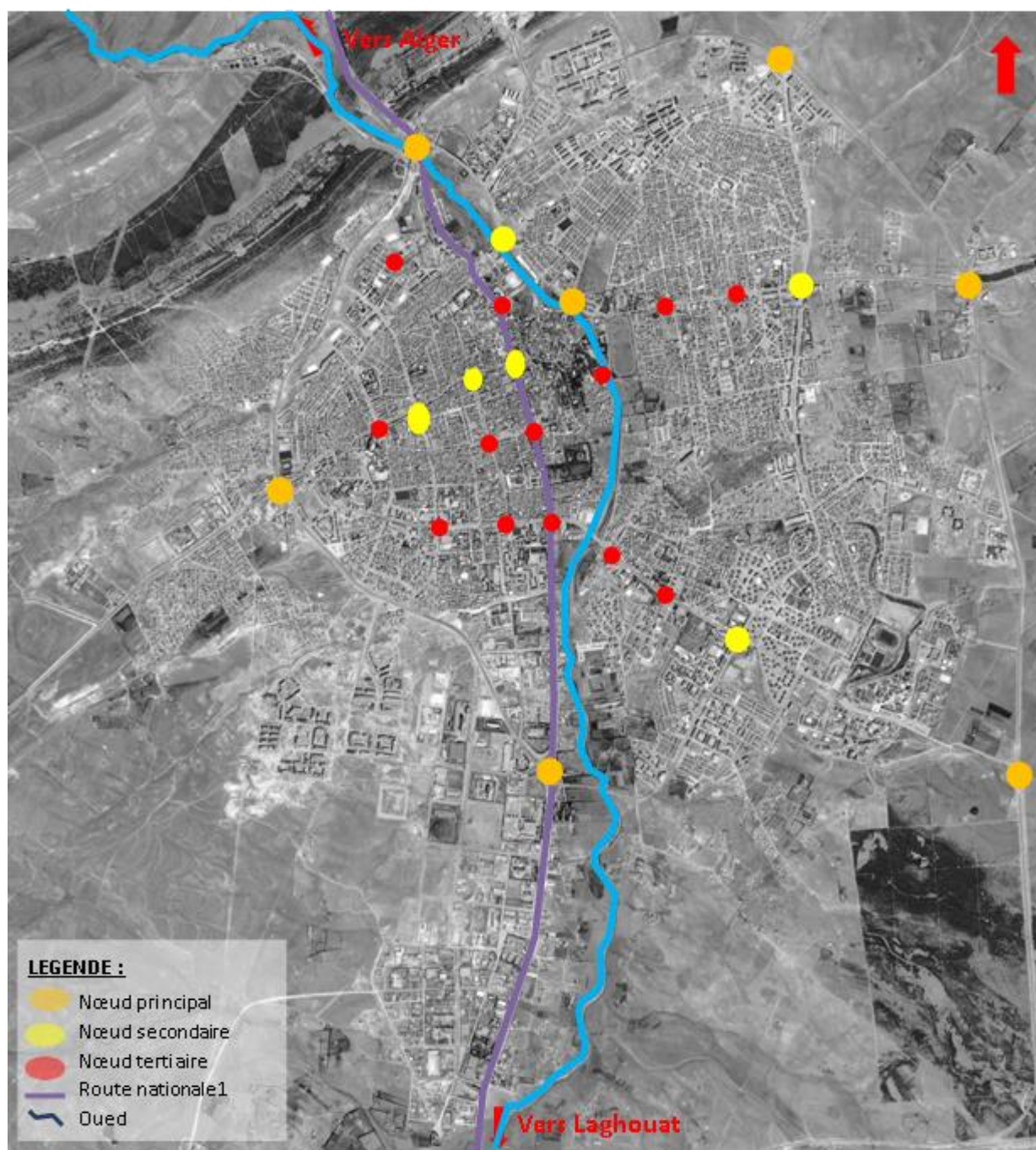


Figure 72: Nœuds de la ville de Djelfa.
Source : Google earth traité par l'auteur.

5.5.Points repères

A la ville de Djelfa on trouve comme élément ponctuel les monuments historiques (l'église, dar El baroud,..), les jardins, le champ de course, la caserne, et comme équipement on trouve siège de la wilaya, les gares routières, l'université, hôtels Amir,....

Mosquée Khaled ben Walid

- Situation : centre-ville ;
- Fonction : culturel / espace de détente ;
- Caractéristique : style architecturale islamique et construction avec le béton armé.

Hôtel Amir

- Situation : centre-ville ;
- Fonction : touristique, affaires, ...etc. ;
- Caractéristique : façade simple avec l'utilisation de la verticalité et l'horizontalité.

Eglise

- Situation : centre-ville ;
- Fonction : culturel (au passé culturel) ;
- Caractéristique : style architecturale colonial et l'utilisation des arcs dans les façades.



Figure 73: Mosquée Khaled ben Walid.
Source : https://www.vitamedz.com/Photos_15675_109734_0_1.html



Figure 74: Hôtel Amir.
Source : <http://www.algerie-monde.com/hotels/djelfa/el-emir/>



Figure 75: Eglise.
Source : <https://mapio.net/pic/p-121627515/>

Poudrière (dar el baroud)

- Situation : centre-ville ;
- Fonction : culturel ;
- Caractéristique : style architecturale colonial avec l'utilisation des arcs dans les façades.

Université

- Situation : l'extension Sud-Est (Djelfa jedida) ;
- Fonction : éducative ;
- Caractéristique : style architecturale moderne avec l'utilisation des arcs dans les façades, construction en béton armé.

Wilaya

Situation : l'extension Sud-Est (Djelfa jedida) ;

Fonction : administrative ;

Caractéristique : utilisation des arcs dans les façades inspirées de style gothique, construction en béton armé.



Figure 76: Poudrière (dar el baroud).
Source : <http://wikimapia.org/14184665/ar/دار-البارود>.



Figure 77: Siège de la wilaya.
Source : <https://mapio.net/pic/p-120606572/>



Figure 78: Université de Djelfa.
Source : <http://www.univ-djelfa.dz>

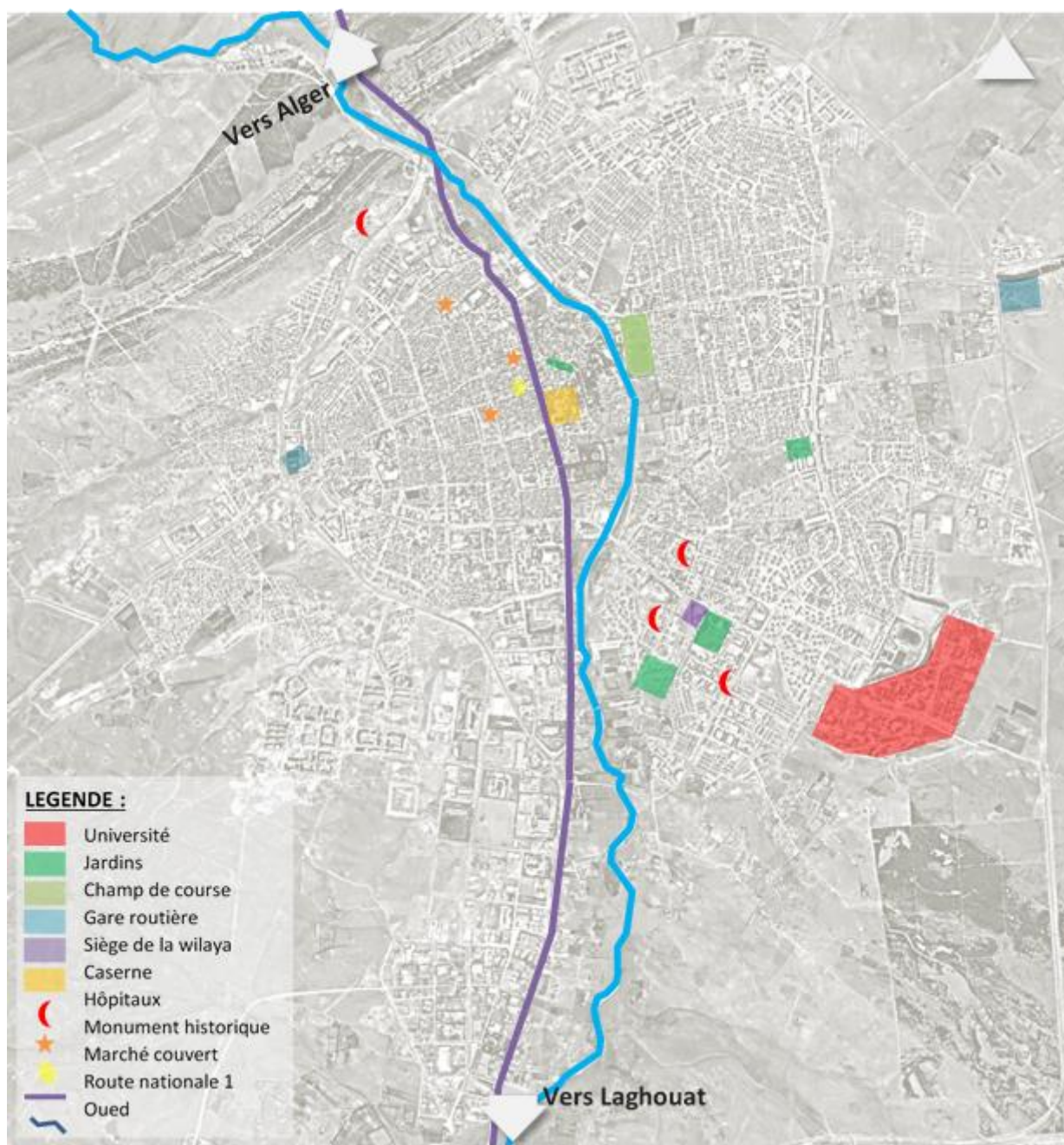


Figure 79: Points de repères de la ville de Djelfa.
Source : Google earth traité par l'auteur.

Synthèse

On conclue cette analyse par une synthèse qui résume les données tirées de la lecture de la ville de Djelfa, ce qui semble être les principales difficultés dans l'image de la ville, points confus, ambiguïtés, absence de caractère ou de différenciation....

➤ Les voies

Un système de voie différencié qui facilite la circulation et renforce la lisibilité de la ville ;

➤ Les limites

- Contrôlent la forme de la ville, donc la rendre plus lisible ;
- Assurent la sécurité sensorielle des habitants ;
- Représentent des barrières de croissance de la ville, donc elles minimisent l'étalement urbain.

➤ Les quartiers

Les quartiers sont pas homogène ce qui touche l'image globale de la ville.

➤ Les nœuds

Facilite l'orientation, la direction et le repérage.

➤ Les points de repère

La ville est riche de point de repère, ce qui assure le concept de lisibilité. La clarté de ces points permet de s'orienter grâce aux indications sensorielles et assurer la sécurité des habitants, par contre ils donnent une faible imagibilité.

Section 3 : Etude socio-économique de la ville de Djelfa

Introduction

L'étude socio-économique est une condition importante pour l'évaluation de la croissance et le développement des villes, elle est la base pour toutes les décisions et les interventions, à prendre au futur (court, moyen et long terme) pour tout développement économique et planification urbaine, en cette section, on établit une étude des éléments qui vont nous aider à comprendre la situation socio-économique de la Djelfa (annexe 03)¹²³

1. Situation démographique

La ville de Djelfa connaît une croissance importante de la population. Au 31/12/2016, la Wilaya compte une population estimée à 1 453 523habitants. La commune du chef-lieu de Wilaya compte une population de l'ordre de 427.491 habitants représentant 29.56% de la population totale. La densité moyenne de la Wilaya s'élève à 45,15 Hab/km². Un exode rural générant des quartiers d'habitats précaires et illicites et un flux continu de la population des wilayas limitrophes.

Tableau 3 : Estimation de la Population au 31/12/2016.

Communes	Superficie (en km ²)	Estimation au 31/12/2016	Population par Dispersion			Population par Sexe		Densité (Hab/km ²)
			ACL	AS	ZE	Masculin	Féminin	
Djelfa	514,58	452 255	417 129	16 593	18 532	229 827	222 427	878,88

Source : Monographie de la wilaya de Djelfa, édition 2017, p 21.

2. Industrie et PME

Le secteur industriel est faiblement représenté au niveau de la wilaya et demeure à l'état embryonnaire et ce malgré l'existence d'importantes assiettes foncières aménagées.

Les principales infrastructures industrielles, deux (2) zones industrielles et (07) zones d'activité, réparties à travers 07 communes : Djelfa, Ain Oussera, Messaad, Hassi Bahbah, Birine, Hassi Fedoul, Sidi Ladjel.

Tableau 4: infrastructures industrielles de la commune de Djelfa.

zones industrielles et zones d'activité	Superficie totale Ha	Superficie attribuées Ha	Organisme gestionnaire	Viabilisation %		
				Voiries	AEP	Eclairage public
Z. industrielle de Djelfa	240	240	SOGESTID	100 %	100 %	100 %
Z. d'activité de Djelfa	114	114	SOGESTID	100 %	100 %	100 %

Source : Monographie de la wilaya de Djelfa, édition 2017, p 24.

¹²³ Monographie de la wilaya de Djelfa, édition 2017, DPAT.

Tableau 5 : capacité des infrastructures industrielles.

Zones industrielles et zones d'activités	Nombre de lots	Nombre de lots attribués	Entreprises fonctionnelles		Entreprise en cours de réalisation	
			Nombre	Emplois créés	Nombre	Emplois prévus
Zone industrielle de Djelfa	189	189	39	400	55	2622
Zone d'activité de Djelfa	357	357	46	681	60	175

Source : Monographie de la wilaya de Djelfa, édition 2017, p 24.

3. Commerce

L'activité commerciale dans la wilaya est assurée par 47637 opérateurs économiques inscrits au registre de commerce dont **44706** personnes physiques et **2931** personnes morales.

Les proportions enregistrées au niveau de la population commerçante selon les principales activités mettent en évidence la prédominance du commerce de détail qui s'impose avec une proportion de 28.03 % succédé par le secteur des services à 47.55 % et la productions industrielles à 24.41% .Les secteurs de gros et de l'import/export représente respectivement 0.8 % et 0.35 %.

Tableau 6: Nombre de commerçants Immatriculés de la commune de Djelfa.

Commune	Nombre de commerçants Immatriculés (Cumul au 31/12/ 2016)													
	ARTISANAT		COMMERCE DE GROS		COMMERCE DE DETAIL		IMPORT ET EXPORT		PRODUCTION INDUSTRIELLE		SERVICES		TOTAL	
	P.P	P.M	P.P	P.M	P.P	P.M	P.P	P.M	P.P	P.M	P.P	P.M	P.P	P.M
DJELFA	0	3	0	224	4930	80	0	81	5048	714	9034	604	19012	1706

Source : Monographie de la wilaya de Djelfa, édition 2017, p 67.

- Structures commerciales

La ville de Djelfa de point de vue commercial, regroupe la majorité des commerces et services. En effet, la densité commerciale de la ville est importante ; l'armature commerciale a touché beaucoup de quartiers de la commune. Ainsi, les commerces et services ont pour clientèle non seulement la population de la ville, mais aussi celle de la région, dont elle est le centre pour une bonne partie des achats non courants.

Tableau 7: Structures commerciales de la commune de Djelfa.

Communes	Marchés de gros	Marchés couverts (a)	Nombre de marchés de proximité (b)	Marchés quotidiens (a+b)	Centres commerciaux	Superette	Marchés hebdomadaires	Marchés à bestiaux
DJELFA	1	5	5	10	12	9	1	1

Source : Monographie de la wilaya de Djelfa, édition 2017, p 68.

• Commerce informel

Le commerce informel a atteint des proportions alarmantes depuis plusieurs années dans la ville de Djelfa (annexe 04) comme partout ailleurs en Algérie, dont le poids de ce commerce pèse sur l'activité commerciale légale¹²⁴.

Tableau 8: Marchés informels éradiqués au niveau de la commune de Djelfa.

Commune d'implantation	Adresse ou lieu d'implantation des sites informels	Date d'éradication	Nbre d'intervenants recensés	Nombre des marchés informel recensés	Nombre des marchés éradiqués
DJELFA	Centre-ville	01/10/2012	678	6	6
	Bendjerma	01/10/2012	56		
	Rahma	03/10/2012	269		
	Ain chih	03/10/2012	25		
	Cité Elbordj	03/10/2012	7		
	Cité Saidi	08/12/2012	200		
Total	6	/	1235		

Source : Direction du commerce, wilaya de Djelfa.

6. Contraintes

A l'instar des grandes villes algériennes, Djelfa est confrontée à des problèmes de gestion urbaine l'empêchant de remplir pleinement sa fonction potentielle (fonction qui a été confirmée par les différents instruments d'aménagement du territoire), dont on peut citer les contraintes suivantes¹²⁵ :

4.1. Contraintes naturels

- Oued Mellah et ses terres inondables ont formé une rupture entre la zone Est et les autres zones de la ville. La liaison existante n'est assurée que par quelques axes équipés par des ponts. Mais cette liaison reste insuffisante ;
- La partie Nord et Nord-Ouest sont caractérisées par des pentes supérieures à 15 % ;
- Les terres agricoles, et les zones reboisées constituent une contrainte pour la continuité du tissu urbain ;

4.2. Contraintes artificiels

- La zone industrielle et la zone d'activité bloquent l'extension de la ville vers le Sud ;
- Les terrains militaires au Nord-Est de la ville constituent eux aussi un handicap ;
- les servitudes (les routes, la voie ferrée, lignes électriques HT-MT et le gazoduc).

¹²⁴ Direction du commerce, wilaya de Djelfa.

¹²⁵ GUENCHOUBA Abderrahmane, op. cit, p 15.

4.3. Contraintes sociaux économiques

- Le rôle de la société civile est ignoré dans la mesure où les citoyens ne sont pas consultés pour des questions et des décisions concernant la gestion de leur ville. Ce rôle de la société civile est normalement fondamental ;
- Quant aux vrais notables et intellectuels de la ville, ils sont marginalisés ;
- Le taux de chômage est estimé à 18,33 %. La pauvreté présente 20 % de la population et les besoins sociaux sont de plus en plus importants ;
- Djelfa est aussi confrontée à des contraintes démographiques avec un taux d'accroissement de la population des plus élevés de tout le pays soit 3,7% (le taux national étant de 1,72%), un flux migratoire important venant d'autres agglomérations, et l'exode rural. Elle totalise une population de 288228 *habitants en 2008. (634522 habitants en 2024 selon le PDAU)*.

4.4. Contraintes urbanistiques

- L'accroissement non contrôlé et le développement spontané sans aucune logique d'organisation du tissu urbain dans la ville sont à l'origine des difficultés de gestion de la croissance urbaine ;
- La ville est jusqu'à présent unipolaire ;
- Le centre-ville est occupée par une caserne désaffectée de 6,8 Ha qui paralyse l'urbanisme et coupe le vieux tissu urbain en deux ;
- la prolifération des quartiers périphériques précaires, illicites.

4.5. Contraintes environnementales

- Djelfa connaît également un certain nombre de problèmes environnementaux. Une mauvaise gestion des déchets est remarquée à cause du manque des moyens et de la collecte qui est mal organisée et ne couvrant pas toute la ville ;
- La dégradation de la forêt et des parcours steppiques est également parmi les grands problèmes d'environnement de la région ;
- La pollution atmosphérique existe bel et bien à Djelfa. Elle est principalement due aux gaz émanant des automobiles, camions et surtout des autobus anciens, autorisés à circuler en ville.

7. Activités commerciales informelles et l'occupation des «espaces publics» à la ville de Djelfa

A la ville de Djelfa, les activités commerciales occupent une place importante dans l'économie urbaine et elles ont aussi un lien avec la gestion de l'espace urbain car elles s'insèrent sous diverses formes dans l'espace public et privé de la ville et contribuent à leur transformation. Le développement des petites activités commerciales et artisanales urbaines appartenant à ce que l'on a pris coutume d'appeler l'informel s'accompagne le plus souvent d'une importante occupation de la rue, sous diverses formes ambulantes et sédentaires, temporaires et permanentes.

5.1. Appropriation de l'espace public par le commerce informel dans la ville de Djelfa

La notion d'appropriation de l'espace est révélatrice de la nature des rapports que les individus ou les groupes entretiennent avec l'espace. Elle n'est pas seulement une affaire de statuts mais aussi une affaire de mise en relation avec l'espace.

Ces dernières années, les problèmes liés à l'exercice des activités commerciales dans les espaces publics de la ville de Djelfa occupent les devants de l'actualité (annexe 04).

Toute occupation des trottoirs pour des activités commerciales et autres activités est un acte non réglementé car il est défendu d'occuper les espaces publics. Cet acte peut être qualifié de violation de l'espace public.

5.2. Occupation illégale des espaces publics et des trottoirs

En effet, les trottoirs sont trop encombrés aujourd'hui par une population nombreuse qu'exercent de multiples petites activités à savoir les magasins et les petites boutiques qui exposent leurs marchandises, parmi ces produits on peut citer d'électroménagers par exemple et les mannequins des boutiques d'habillements et les chaussures, etc.

Il y a lieu aussi de rappeler que les occupants illégaux de trottoirs sont pas juste des marchandises étalées, mais aussi des cafés et des fast-foods, restaurants qui ont pris la fâcheuse habitude d'envahir l'espace public réservé aux passages piétons à savoir : les chaises, les tables, pots de fleurs, etc., et autres constructions anarchiques qui occupent les espaces publics (les trottoirs) sans aucune honte, au détriment des citoyens contraints à marcher sur la chaussée à leur risque et péril.

Synthèse

La ville de Djelfa, une grande entité régionale, est dotée d'un potentiel humain, naturel, et économique très important mais à l'instar des grandes villes algériennes, elle a connu des diverses transformations tels que la croissance démographique, les extensions anarchiques après les années 1974...etc. En effet, dans le contexte de crise socio-économique, chacun essaye de s'auto-employer dans le souci d'améliorer les conditions socio-économiques, les populations se lancent dans des activités pouvant leur permettre de vivre ou au moins survivre.

Conclusion

Les villes Algériennes en général et la ville de Djelfa en particulier connaissent depuis plusieurs années une urbanisation effrénée qui se traduit par l'inadéquation des rythmes de croissance de la population par rapport aux besoins ainsi que leur répartition déséquilibrée dans l'espace, ce dysfonctionnement et l'anarchie totale dans lesquelles sombrent les villes algériennes, Résulte de l'absence d'une planification urbaine.

L'occupation illégale et anarchique des espaces publics, notamment les trottoirs et les rues dans la ville de Djelfa devient de plus en plus inquiétante par son ampleur. Si le trottoir est devenu aujourd'hui pour la plupart de citoyens le principal lieu d'exercice de leurs activités, le détournant ainsi de sa fonction et de son usage premier, à savoir le passage des piétons, cela pose des problèmes, non seulement au niveau de la gestion de l'espace public et de l'aménagement urbain, mais aussi et surtout au niveau de la gouvernance urbaine, vu les conséquences néfastes que de telles pratiques ont sur les riverains et les passants.

Dans le prochain chapitre on va faire un zoom dans la ville de Djelfa, et bien étudier ce problème de l'appropriation de l'espace public par l'activité commerciale informelle, en choisissant un cas d'étude à dominante commerciale qui le quartier « Boutrifis », et voir comment se pose ce problème au niveau de ce quartier.

PARTIE 2: APPROCHE ANALYTIQUE

Chapitre 5 : Cas d'étude : « quartier Boutrifis »

Section 1 : Présentation du « quartier Boutrifis »

Section 2 : Analyse d'états des lieux et recommandations

Introduction

Ce que on propose, à travers ce chapitre, c'est de voir l'impact de l'activité commerciale informelle sur la gestion et le fonctionnement de la ville ainsi que sur son espace public, on verra comment s'est évolué la fonction commerciale du notre cas d'étude la ville de Djelfa à travers le « quartier Boutrifis » et ce qu'elle a engendré en termes de création d'emploi, de mutations dans les modes de déplacements, de transformations des tissus urbains, et d'occupation de l'espace public.

À travers ce dernier chapitre, on présente le quartier Boutrifis, notre cas d'étude, celle-ci s'avère être une étape importante. Puis, on procède aux à l'analyse des données collectées afin d'en extraire les éléments de réponse à nos questions posées du départ, et donner des recommandations et des orientations pour remédier à ce phénomène de l'informel.

Section 1 : Présentation du « quartier Boutrifis »

Introduction

Pour bien analyser l'activité commerciale de la ville de Djelfa, on prendra comme échantillon le quartier Boutrifis, puisqu'il représente une grande partie des activités commerciales de l'agglomération.

On a jugé le quartier à vocation commerciale «Boutrifis », comme un cas d'étude intéressant pour notre recherche, suite au boom commercial qu'a connu ce quartier, en effet, ce dernier a permis à la ville de Djelfa d'acquérir une grande notoriété commerciale.

Notre objectif est de déterminer les handicaps et les problèmes causés par le commerce informel, ainsi que ses conséquences sur la gestion urbaine du quartier afin d'améliorer la qualité des espaces publics et améliorer l'image du quartier.

Pourquoi on a choisi le quartier Boutrifis?

- Une situation stratégique de quartier dans l'extrémité de la ville ;
- Une zone résidentielle à proximité d'un axe routier très important RN 46;
- Une vocation commerciale, donc il est considéré comme un point d'attraction.

1. Situation du «quartier Boutrifis»

Le quartier Boutrifis est situé au Nord-Est de la ville de Djelfa, ses habitations ont été construites progressivement, depuis 1970. Ce qui nous permet de qualifier cette zone, de zone périphérique par opposition au centre ancien de la ville. Ce quartier est limité :

- **Au Nord** : par le quartier Bahrara ;
- **Au Sud** : par RN 46, le quartier Slimane Amirat, le quartier El-Mostakbel, le quartier Bentiba ;
- **A L'Est** : par une voie mécanique, le lotissement privé ;
- **A L'Ouest** : par le quartier Belabyad, le quartier auto-construction, le quartier 100 maisons.

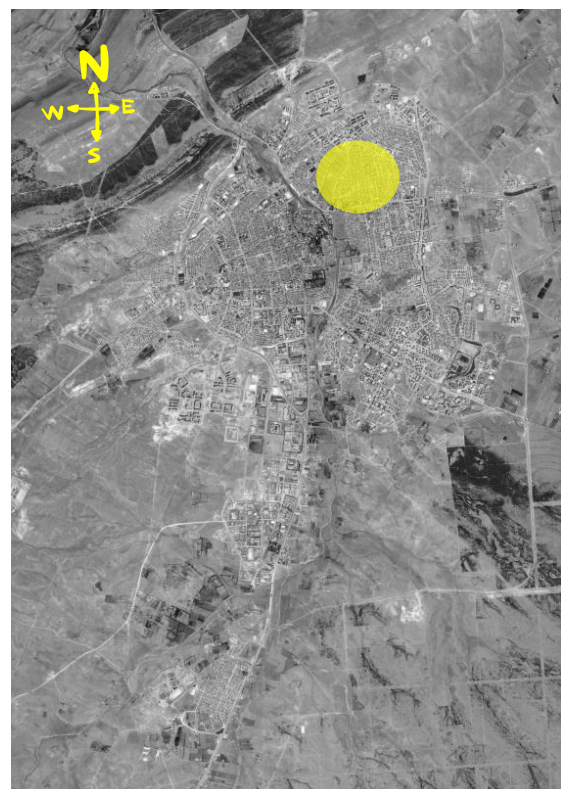


Figure 80 : Situation du quartier Boutrifis.
Source : Google Earth traité par l'auteur.

2. Accessibilité

L'accessibilité se fait depuis la route nationale RN 46 (la partie inférieure), ainsi que la voie d'évitement Est (la partie supérieure) permette d'accéder au quartier.

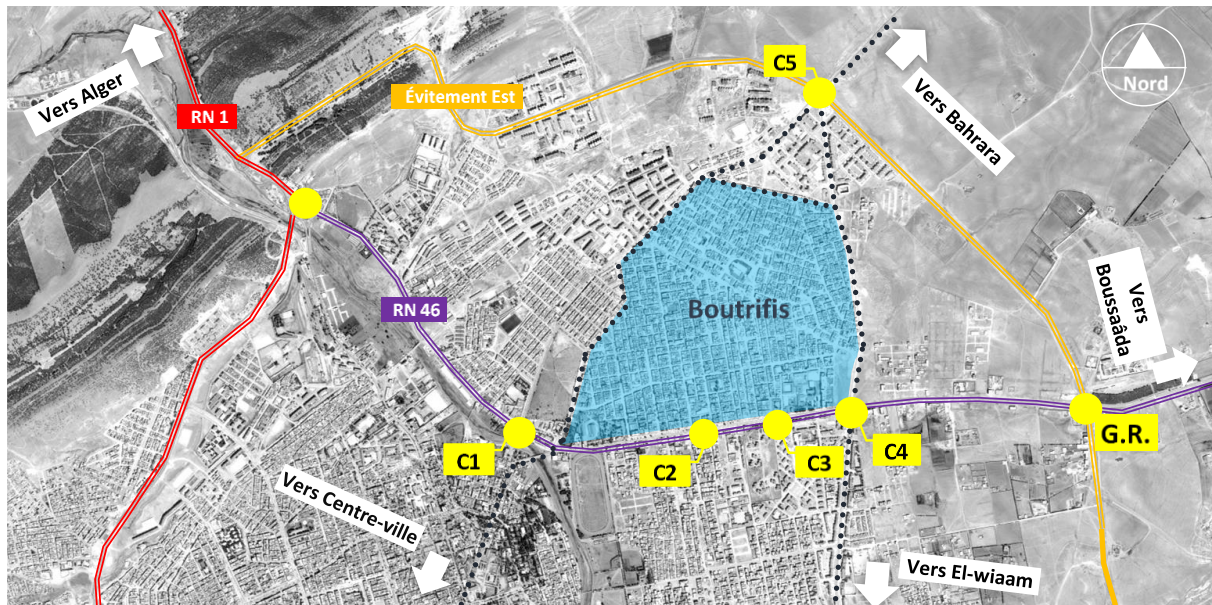


Figure 81 : Accessibilité du quartier Boutrifis.
Source : Google Earth traité par l'auteur.

2.1. Les importants nœuds du quartier Boutrifis

Carrefour (C1) : RN 46 (en face le centre pénitencier)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Boussaâda, la troisième vers quartier Belbiadh, la quatrième vers le quartier Ain S'rar et Alger, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, feux tricolore et policier, on constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour (C2) : RN 46 – Route Chabani (en face la station NAFTAL)

C'est un carrefour à trois destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Boussaâda, la troisième vers le quartier Chabani et la CW 189, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, on constate l'étroitement des voies devant une entrée à la station NAFTAL, ce qui mis en cause l'utilité de ce carrefour.

Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour. On observe fréquemment des embouteillages ainsi qu'un blocage au niveau de ce carrefour.

Carrefour (C3) : RN 46 – Route pénétrantes à Boutreifis et cité Slimane Amirat

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Boussaâda, la troisième vers le quartier Boutreifis, la quatrième vers la cité Slimane Amirat, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, on constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour (C4) : RN 46 – Boulevard 2B

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Boussaâda, la troisième vers Bahrara, la quatrième vers la cité El Wiaam, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, la chaussée est très dégradée. Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

Carrefour (C5) : Evitement est – Route de Bahrara

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le quartier Boutreifis, la deuxième vers Boussaâda et Laghouat, la troisième vers Alger, la quatrième vers Bahrara ce carrefour fonctionne en mode giratoire, Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.



Figure 82: C1: RN 46 (en face le centre pénitencier).

Figure 83 : C5: Evitement est – Route de Bahrara.

3. Genèse du « quartier Boutrifis»

3.1. Cadre physique du quartier et ses composantes

3.1.1. Activité résidentielle

Le quartier Boutrifis Initialement conçu comme un lotissement à caractère résidentiel, il est un ensemble de sous quartiers dont on trouve¹²⁶:

- Belghezel construit avant 1980 ;
- Fekani construit après 1980 ;
- Amraoui construit avant 1986 ;
- Les quatre (04) groupes construits après 1986.

¹²⁶ Centre d'études et de réalisation urbaine de Tiaret, agence de Djelfa (URBATIA).

Dans notre étude on s'intéresse aux deux sous quartiers : **Belghezal** et **Fekani**, parce qu'ils sont les plus touchés par le phénomène du commerce informel.

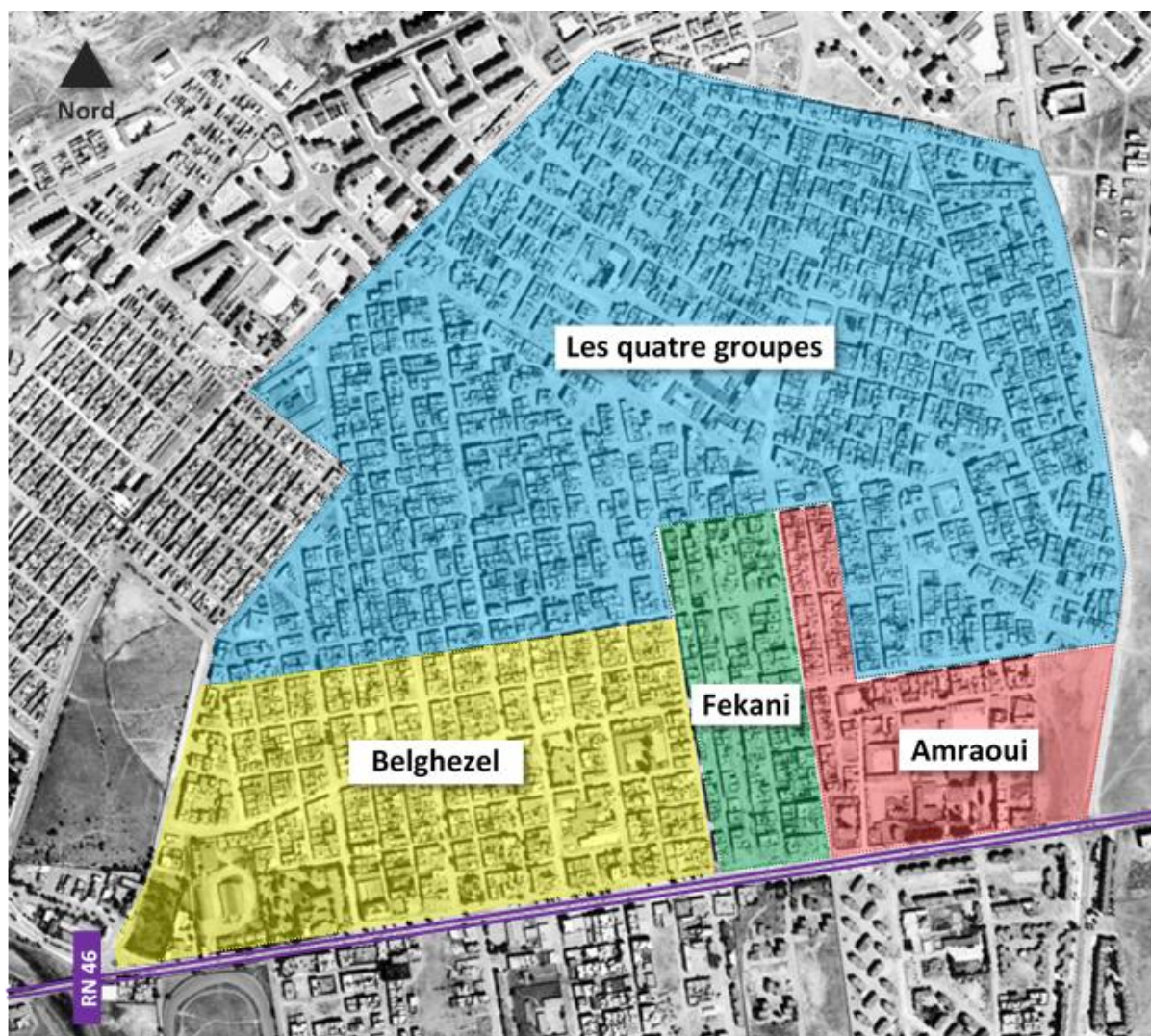


Figure 84 : Sous quartier Boutrifis.
Source : Google earth traité par l'auteur.



Figure 85: Route nationale 46.



Figure 86: Route nationale 46.

3.1.2. Activités d'accompagnement

On retrouve aussi des zones d'équipements structurant le quartier (lycée, CEM, écoles primaires, mosquées, APC, poste, marché couvert ...); ces équipements qui furent initialement planifiés par le PDAU de la ville de Djelfa.



Figure 87 : Activités d'accompagnement du quartier Boutrifis.
Source : Google earth traité par l'auteur.



Figure 88: Mosquée Amar Ben Yasser.



Figure 89: Polyclinique.

3.1.3. Activité mixte (commerciale et résidentielle)

Une autre activité d'accompagnement existe de manière prédominante dans le quartier Boutrifis, c'est l'activité commerciale, non-planifiée ni par les aménageurs, ni par les collectivités locales.



Figure 90: Activité commerciale résidentiels.



Figure 91: Activité commerciale résidentiels.

3.2. Support de l'activité commerciale

L'état des lieux nous montre que c'est l'ensemble des rez-de-chaussée des îlots à caractère résidentiel constituant le quartier Boutrifis qui accueille une grande majorité des commerces. C'est cette caractéristique d'ailleurs qui confère au quartier son identité et qui on a permis de le délimiter et identifier les impacts de cette activité sur l'espace public du quartier.

Cette activité mixte (commerciale et résidentielle), donnant lieu à une typologie urbaine particulière : une architecture d'immeubles où tous les rez-de-chaussée sont occupés par le commerce et où l'habitation proprement dite ne commence qu'à partir de l'étage.



Figure 92: RDC des immeubles.



Figure 93: RDC des immeubles.

4. Commerce et espace public du quartier Boutrifis

L'espace public est à la fois un lieu où s'exercent les fonctionnalités de la ville (regroupement, déplacements,...) et où se développent les innombrables pratiques de la vie urbaine : commerce, services, détente, loisir, ...

De plus, il assume la continuité des constructions, étant un espace continu, structurant, donc générateur de ville. Par conséquent, il forme la structure spatiale des voiries qui relie les parcelles, il favorise leurs relations et leurs **commerces** (marchés ouverts, réseaux de circulation...), définit leur densification (la dimension des îlots), codifie leur statut (hiérarchisation monumentale, fonctionnelle, privée...), oriente leurs réseaux (AEP, assainissement et énergies), et ce à travers une structure hiérarchisée basée essentiellement sur la rue et la place¹²⁷.

4.1. Espace public

4.1.1. Structure viaire

Le système viaire du quartier est constitué principalement par :

- Une avenue urbaine importante délimite le quartier en sa partie Sud: c'est la RN 46 reliant le quartier au centre-ville d'un côté et la gare routière et les autres quartiers sur l'autre côté ;
- L'intérieur du quartier est traversé de l'Est à l'Ouest par une autre voie importante nommée « chare3 Dubaï » cette voie est fortement commercialisée et constitue une artère commerciale importante;
- Sa partie inférieure est reliée à sa partie supérieure par une voie perpendiculaire (son nom n'est pas connu) importante qui est aussi commerçante ainsi qu'une voie de transport urbain ;
- Ainsi que les voies tertiaires étroites qui distribuent le quartier.



Figure 94: la rue DUBAI.



Figure 95: Voie perpendiculaire.

¹²⁷ KRIBECHE, Y. a. *Pour une revalorisation de l'espace public traditionnel dans la vieille ville de Constantine*, mémoire de magister, Constantine : Université mentouri, 2014, 211 p, p 19.

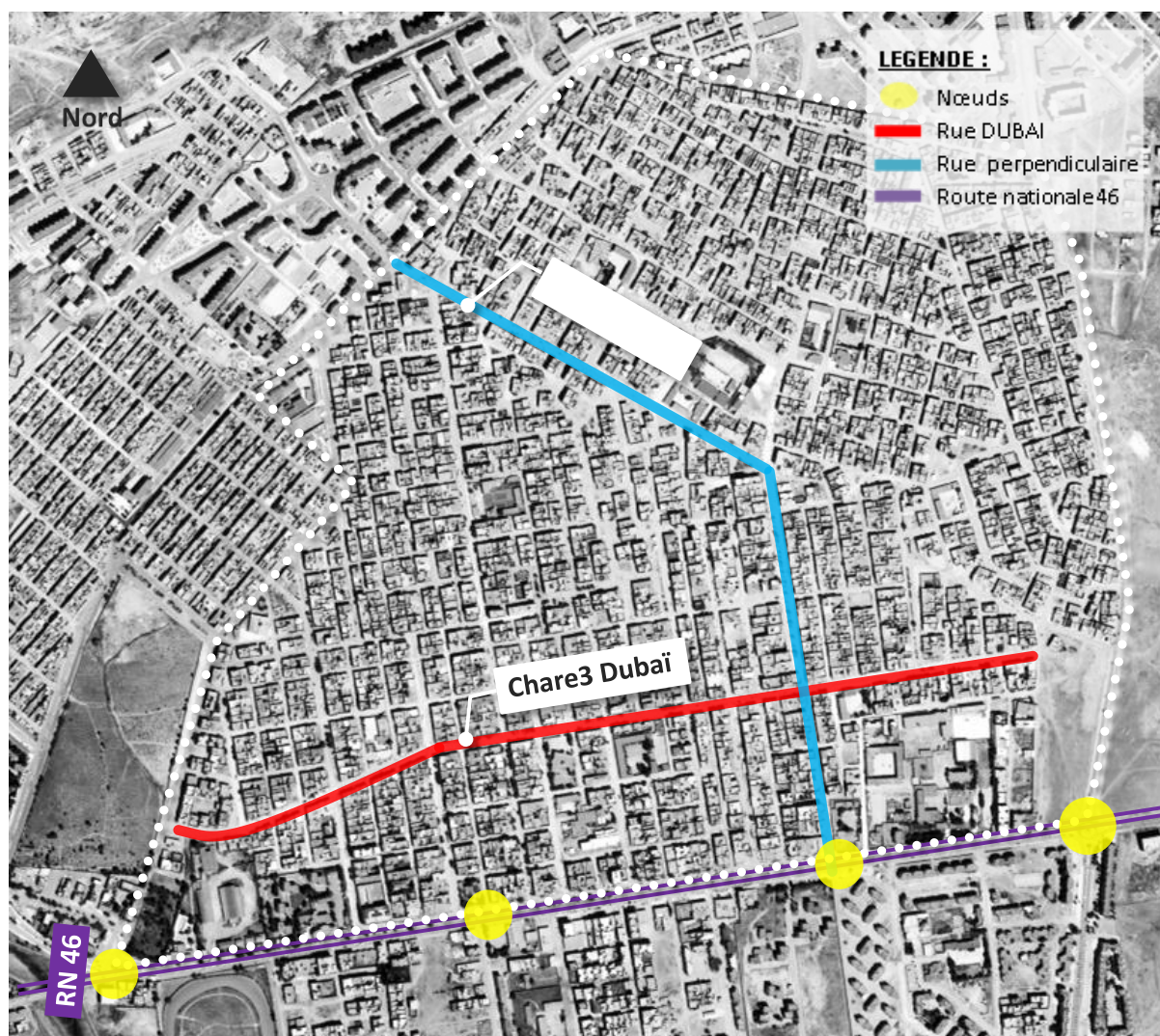


Figure 96 : Structure viaire du quartier Boutrifis.
Source : Google earth traité par l'auteur.

4.1.2. Trottoirs

La largeur des trottoirs du quartier suit généralement la logique hiérarchique de la voirie, à savoir, de larges trottoirs donnant sur les avenues urbaines (4m de large), des trottoirs de largeur moyenne donnent sur les voies structurantes, et de petits trottoirs donnant sur les rues de desserte (entre 1m et 1.20m).



Figure 97: Trottoir de largeur moyenne.



Figure 98: Trottoir large.

4.1.3. Places et placettes

Ce type d'espace public, pourtant essentiel pour assurer un cadre de vie agréable dans un tissu urbain, est inexistant dans ce quartier.

4.1.4. Espaces verts

Un nombre très restreint d'espaces verts caractérise le quartier (il n'y a pas de jardins proprement dit, que quelques aires végétalisées) et quelques arbres qui bordent les artères commerçantes.



Figure 99: Espace vert.



Figure 100: Espace vert.

4.2. Etat du commerce

L'espace commercial est un espace aménagé ou non destiné à la pratique des activités commerciales qui s'insèrent sous des formes multiples dans l'espace urbain : c'est le cas des marchés, des centres commerciaux, ou bien des magasins aménagés dans les devantures de certaines maisons... etc.

Analyser la manière dont les activités commerciales assurent leur insertion dans l'espace urbain c'est affronter la question de la diversité, par exemple on trouve dans le quartier Boutrifis :

- Le commerce de proximité : diverses boutiques au rez-de-chaussée des immeubles d'habitations ;
- Un centre commercial : en R+1 pour la vente des vêtements ;
- Un marché de proximité : parmi les divers marchés de proximité distribués et dispersés dans les principaux quartiers de la ville, mais il reste abandonné, ce qui a fait souffrir les citoyens de déplacer vers le centre-ville, donc la suffocation des routes principales et le principal marché couvert.
- Les rues commerçantes : caractérisées l'alignement des boutiques et magasins le long des rues sur ces deux rives, ainsi que la propagation du commerce informel par tout.

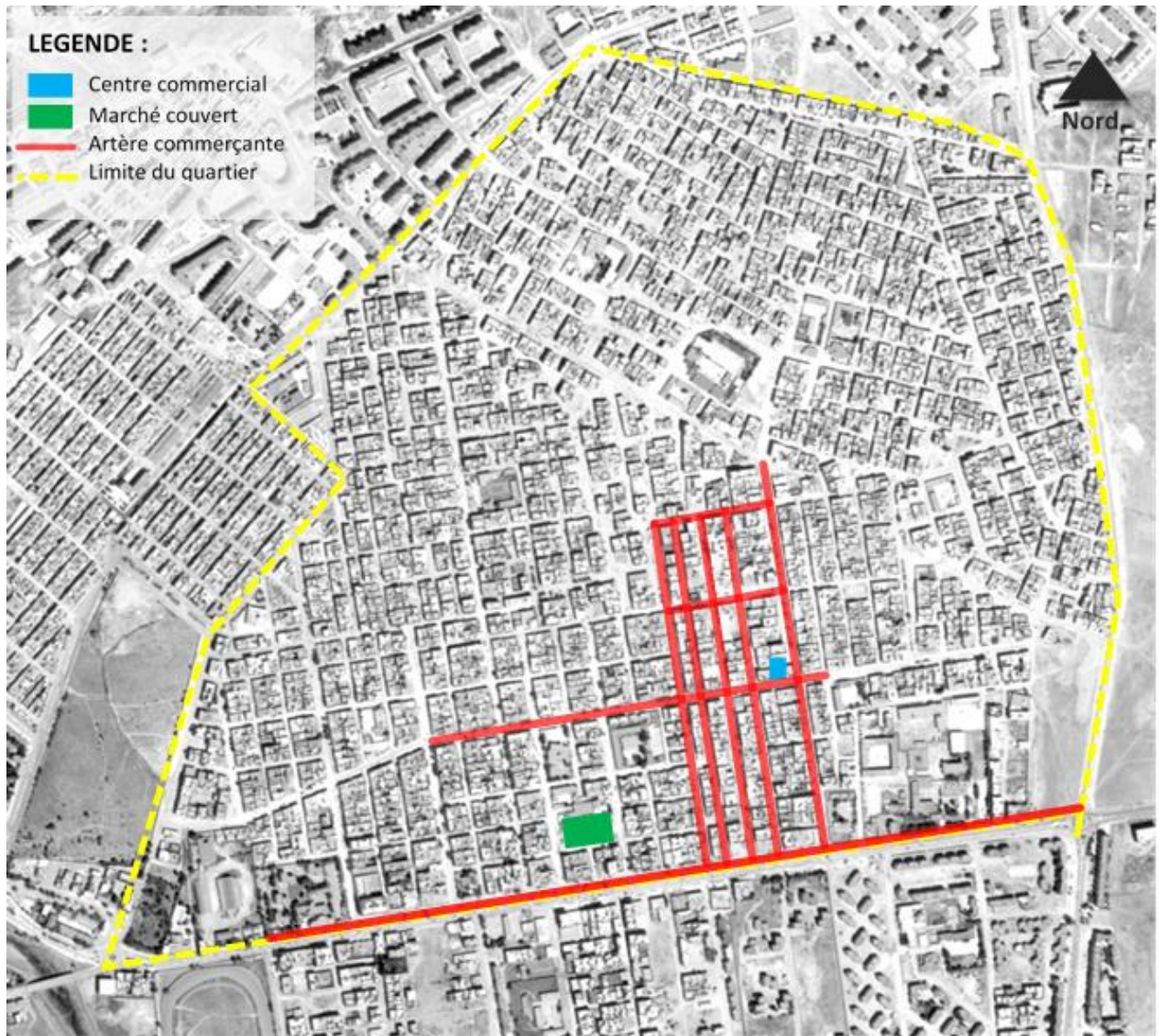


Figure 101 : Artères commerçantes du quartier Boutrifis.
Source : Google earth traité par l'auteur.



Figure 102: Marché de proximité.



Figure 103: Centre commercial.

5. Commerce et mobilité du quartier Boutrifis

5.1. Accessibilité aux commerces

L'accès aux commerces du quartier Boutrifis s'effectue difficilement, aussi bien pour les automobilistes que pour les piétons :

- Les voies de circulation mécanique sont congestionnées par le stationnement des voitures tout au long des voies ;
- Les rues sont encombrées de marchandise étalée sur les trottoirs contraignant les piétons à marcher sur la chaussée.

5.2. Circulations mécanique et piétonne

5.2.1. Circulation mécanique

La circulation mécanique au niveau du quartier Boutrifis est très importante, le mode de transport pour lequel opte la majorité des consommateurs-clients est le véhicule individuel.

5.2.2. Circulation piétonne

La circulation piétonne, bien qu'étant le mode de déplacement le plus adéquat pour des rues commerçantes, comme celle du quartier Boutrifis, elle demeure néanmoins très pénible pour les clients et les habitants du quartier en raison de l'occupation des rues par la marchandise et autres éléments.

5.2.3. Aires de stationnement

Les aires de stationnement du quartier Boutrifis sont quelques aires de stationnements le long des voies de circulation.



Figure 104: Stationnement le long des rues.



Figure 105 : Circulation mécanique.

6. Appropriation de l'espace public par le commerce informel

L'activité commerciale du quartier Boutrifis est confronté à la réalité d'un développement commercial fulgurant, rapide et désordonné, un phénomène qui devient ingérable par les autorités et invivable pour les citoyens, détériorant complètement l'image du quartier et son paysage urbain.

Cette dynamique commerciale chamboule l'espace public du quartier, aboutit à la naissance du commerce informel et porte atteinte à la qualité de vie urbaine. Plus aucun espace public fonctionne correctement, les trottoirs qui sont pour les piétons, c'est-à-dire faciliter leur circulation, aujourd'hui on constate qu'ils sont devenus des points d'exercice d'activités commerciales ; ils sont encombrés de marchandise, les piétons marchent sur les chaussées à défauts de trottoirs, les chaussées sont congestionnées par les véhicules automobiles individuels, les fourgons et les chariots.

Ce qui caractérise ce quartier à dominante commerciale sont les faits suivants :

- Une appropriation quasi-totale des trottoirs par les commerces et en partie de la chaussée ;



Figure 106 : Commerce informel.



Figure 107 : Commerce informel.



Figure 108: Commerce informel.



Figure 109: Commerce informel.

- Un dépérissement des espaces publics urbains ;



Figure 110: Dégradation de l'espace public.



Figure 111: Dégradation de paysage urbain.

- La gêne des piétons par la présence de marchandises et de véhicules sur l'espace public ;
- La congestion de la circulation : intense et de tous genres de véhicules ;



Figure 112: Espaces piétonne occupée.



Figure 113: Espaces piétonne occupée.

- L'émergence de divers petits métiers tels que le gardiennage des voitures, transporteurs bicycles, marchands ambulants ;
- L'appropriation des îlots destinés à l'habitation par le commerce à cause de : insuffisance des espaces de stationnement, chaussée non conçue pour les grands tonnages, ... ;
- Diverses pollutions, visuelle, sonore, ;



Figure 114: Propagation des déchets.



Figure 115: Propagation des déchets.

- L'émergence d'un nouveau mode de production architecturale d'immeubles dont le rez-de-chaussée est occupé par du commerce ou servant d'espace de stockage et les autres niveaux sont destinés à la résidence ;
- Les magasins aussi participent à la propagation de ce phénomène informel, ils étalent leurs marchandises sur les trottoirs et les occupent illégalement, plus de ce fait illicite, il donne aussi une mauvaise image aux rue commerçantes (hétérogénéité et incohérence dans l'aspect extérieur des magasins).



Figure 116: Marchandises étalées sur les trottoirs



Figure 117: Marchandises étalées sur les trottoirs.



Figure 118: Marchandises étalées sur les trottoirs.



Figure 119: Marchandises étalées sur les trottoirs.

Remarque : toutes les photos du quartier Boutrifis sont prises par l'auteur, pendant la période de confinement où normalement toutes les activités commerciales sont suspendues et les magasins doivent être fermés ; mais on constate que cette présence commerciale est dominante malgré tout et malgré l'épidémie ! Aussi encore que cet existence du commerce informel mais il est plus grave et massif durant les périodes ordinaires et surtout les moments des occasions (mois de ramadan, les fêtes religieuses, rentrée scolaire, les fêtes,...).

Synthèse

Il est à noter que l'utilisation des espaces publics comme des lieux d'exercice des activités commerciales a des impacts sur les populations. C'est le cas depuis quelques années avec la rude concurrence (exposition par les occupants du trottoir devant les magasins des mêmes articles qui se trouvent dans les magasins) lancée contre les magasins de ventes par les commerçants qui exposent dans les rues.

Ce mode d'occupation de l'espace ne présente aucune cohérence urbaine ou architecturale et n'obéit à aucune logique de flux. Ce phénomène de plus en plus répandu dans nos villes nécessite une remédiation, un changement qui permettrait de régler tous des problèmes.

Il semble évident que les répercussions de l'activité commerciale au sein du quartier Boutrifis ne peuvent être négligé et qu'ils doivent impérativement être pris en charge par la communauté et les collectivités locales, pour atteindre une symbiose qui permettrait au quartier et à sa vocation commerciale de cohabiter sans désagréments.

Section 2 : Analyse d'états de lieux, recommandations

Introduction

L'analyse d'état des lieux faite précédemment nous a permis à la fois d'avoir une vision globale sur la ville de Djelfa en général, et le quartier Boutrifis en particulier en visant son activité commerciale et l'état de ses espaces publics touchés par le commerce informel. L'objectif de cette présente section est de synthétiser la recherche effectuée pour expliquer l'intérêt de notre thème et de proposer quelques recommandations pour mieux gérer l'activité commerciale dans un milieu urbain et mettre en valeur l'espace public.

1. Analyse des états de lieux

1.1. Aspects positifs du quartier Boutrifis en tant que tissu urbain à dominante commerciale

Ce qu'il y a de partiellement positif dans l'essor commercial qu'a connu le quartier Boutrifis, c'est évidemment la *création d'emplois*, pas seulement les commerçants mais aussi les métiers ambulants tels que *les transporteurs de chariots, les gardiens d'aires de stationnement*, etc., mais le problème de cette dynamique résulte dans le fait de la non-réglementation de ces métiers informels. Il faut donc régulariser et réorganiser toutes ces pratiques pour avoir une bonne économie et une meilleure gestion du quartier.

1.2. Aspects négatifs du quartier Boutrifis en tant que tissu urbain à dominante commerciale

Le dynamisme commercial du quartier Boutrifis est à l'origine d'importants dysfonctionnements aussi bien à l'échelle du quartier que de la ville entière. Et ce sur plusieurs plans :

- **Impact du commerce sur l'espace public**

Un des problèmes majeurs résultant de la dynamique commerciale du quartier Boutrifis est la perte de la notion d'espace public au sein du quartier. Le dysfonctionnement de quelques types d'espaces public tels que les trottoirs et les voiries, et l'absence totale d'autres types tels que les jardins est une conséquence alarmante à laquelle il faut absolument remédier.

- **Déplacements**

L'activité commerciale a rendu extrêmement difficile la circulation, aussi bien dans le quartier Boutrifis que dans toute la ville.

L'état de la circulation piétonne au sein du quartier est tout aussi boiteux, les individus (clientèle et habitants du quartier) marchent sur les voies de circulation mécanique parce que les trottoirs, en plus d'être majoritairement étroits (des trottoirs de desserte locale conçus à la

base à échelle domestique et non publique), sont encombrés de marchandise qui se prolonge au dehors d'un magasin ou alors parfois, c'est une portion de trottoir qui elle-même fait office de magasin.

- **Stationnement**

Le stationnement dans le quartier Boutrifis qui fut antérieurement à vocation résidentielle, pose réellement problème, avec l'absence des parkings, les aires de stationnement sont également insuffisantes et saturées.

- **Pollution et déchets**

L'importante activité commerciale du quartier Boutrifis laisse derrière elle, le soir après fermeture des commerces et parfois même en plein jour, une quantité de déchets non négligeable, ce qui nuit à l'image du quartier et de la ville et à sa qualité de vie urbaine.

- **Perte de l'objectif des trottoirs**

Les trottoirs sont pour les piétons, c'est-à-dire faciliter leur circulation. Mais aujourd'hui on constate qu'ils sont devenus des points d'exercice d'activités commerciales, des parkings pour des autos et motos...etc.

2. Recommandations pour résoudre le problème du commerce informel à la ville de Djelfa

2.1. Au quartier Boutrifis

Après cette synthèse de la situation et le poids de commerce informel et ses effets sur l'espace public, nous terminons ce travail par une réponse plus au moins directe à notre problématique à savoir quel avenir préserve-t-on au commerce informel ? Nous dirons à cet égard que, ce dernier ne trouvera pas des solutions seulement à partir des mesures économiques qui seraient prises mais d'une volonté politique claire à en finir.

Il faut signaler qu'il n'y a pas de modèle qui soit un antidote de l'informel puisqu'il prolifère dans tous les pays, quel que soit leur niveau de développement économique. En effet, la régulation par l'Etat de l'activité économique doit se faire avec des principes clairs et rationnels qui tiendraient compte des proportions qu'a pris l'informel dans l'économie et son impact sur l'emploi. Il ne serait pas rationnel de s'attaquer de façon militarisée à l'informel mais il faudra agir à travers une démarche séquencée à trois niveaux :

- En premier lieu, procéder au cantonnement du phénomène par le recensement et la sensibilisation des acteurs ;
- Puis instaurer une démarche de conversion de l'informel au formel par des mesures facilitatrices d'intégration ;
- Enfin, interconnecter l'arsenal fiscal et bancaire et institutionnel pour éviter une reprise à l'avenir.

Ceci dit, quelques mesures premières par exemple, il est évident que si on crée des emplois et on encourage davantage la création d'entreprises, par la facilitation d'accès aux dispositifs existants, on pourra endiguer le phénomène et réduire son impact néfaste sur la stabilité économique. Et enfin, la meilleure solution reste selon nous, de formaliser et de légaliser ce commerce informel car on ne pourra jamais l'éradiquer du moment qu'il constitue une source de survie pour beaucoup de population exerçante dans ce secteur.

Notre cas d'étude « quartier Boutrifis » qui est un tissu urbain à dominante commerciale cherche à trouver son image urbaine, pour remédier à ce problème de commerce informel et s'insérer dans le formel, on propose les recommandations suivantes :

- Créer des espaces qui permettent de formaliser les activités informelles (des petits marchés qui regrouperaient les commerçants au noir) avec l'utilisation par exemple des dents creuses (espaces vides) et les aménager comme des espaces de vente en plein air avec des aménagements de détente et de loisir, ce qui nous permettons à créer une ambiance urbaine ;
- Mettre les espaces publics en valeur et les biens aménagés, pour qu'ils ne restent pas abandonnés et profités par les commerçants informels.
- Régler la situation du marché de proximité existant qui est abandonné, tout en profitant du nombre important de ses locaux ;
- Encourager les acteurs privés ayant des propriétés foncières non occupées, dans le quartier, en lui donnant des facilitations pour investir et créer des espaces commerciaux ;
- Les autorités locales doivent s'engager à trouver des solutions rapides pour les **commerçants informels**, ainsi que les efforts de l'Etat doivent être concentrés sur des mesures qui sont principalement reliées à l'enregistrement ou à la fiscalité. Au titre des mesures suggérées pour faciliter l'enregistrement, on peut citer :
 - ✓ Réduire les barrières administratives pour l'accès aux aides de l'Etat ;
 - ✓ Réduire les coûts de formalisation et proposer des encouragements notamment pour ceux pouvant créer d'autres postes d'emploi ;

En ce qui concerne la fiscalité et les charges sociales, on retient :

- ✓ Réviser les prélèvements fiscaux dans la mesure où ces derniers doivent être adaptés à la nature de l'activité, à sa taille, à la durée travaillée et également aux bénéfices réalisés ;
- ✓ Etablir des charges sociales abordables pour les travailleurs (indépendants ou salariés).

Enfin, des mesures ont été aussi évoquées afin de promouvoir les occupés opérant dans l'informel :

- ✓ Améliorer les conditions de vie des catégories sociales les plus démunies car pour ces dernières, le secteur informel est pourvoyeur de revenus et de moyens de subsistance ;
- ✓ Eradication des fléaux tels le travail des enfants en adoptant des stratégies de réinsertion, notamment pour ceux qui ont quitté l'école à un âge précoce.

2.2. Aux tissus urbains à dominante commerciale

Pour assurer un développement commercial équilibré et durable au sein d'un tissu urbain à vocation commerciale lors de sa planification, il faut :

- En premier lieu structurer la zone à aménager par des artères commerciales (piétonnières et/ou mécaniques) qui soit conviviales et invitent à la promenade et à la détente, ceci en leur conférant l'échelle publique appropriée à leur usage, par l'établissement de larges rues et le traitement particulier des RDC (double hauteur, arcades, végétation, traitement particulier du revêtement de sol, transparence des vitrines,...etc.).



Figure 120: Oxford Street à Londres.

Source : <https://www.lsa-conso.fr/oxford-street-est-la-rue-commercante-la-plus-frequentee-d-europe,272277>



Figure 121: Amsterdam et sa «rue commerçante durable».

Source : <http://www.centre-ville.org/amsterdam-et-sa-rue-commercante-durable/>

- En second lieu définir l'emplacement stratégique des équipements commerciaux centres commerciaux, marchés...etc.
- Veiller en faisant le choix des implantations de l'activité résidentielle, d'une part, à privilégier la dispositions des immeubles collectifs sur les voies structurantes, en conférant à leur RDC une échelle publique, et en y introduisant les commerces qui ont une forte attractivité, et d'autre part à préserver le caractère privé des lotissements individuel on n'y mettant aux RDC, de préférence, les commerces de proximité qui ne seront utilisés qu'à l'échelle du quartier.

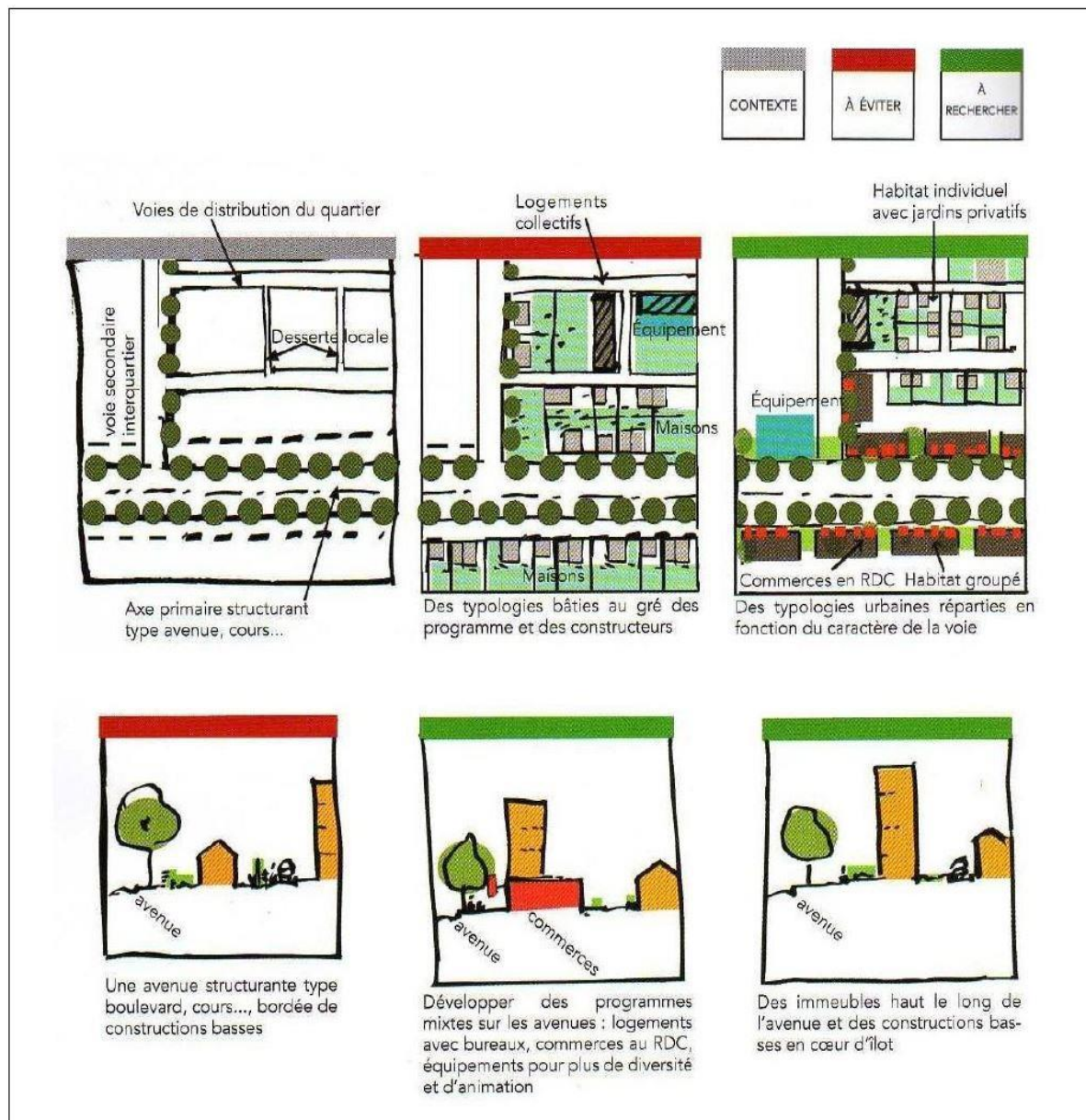


Figure 122: Relation entre les typologies du bâti et les types de voies.
Source : ZAGHOUEANE Saïd, 2012.

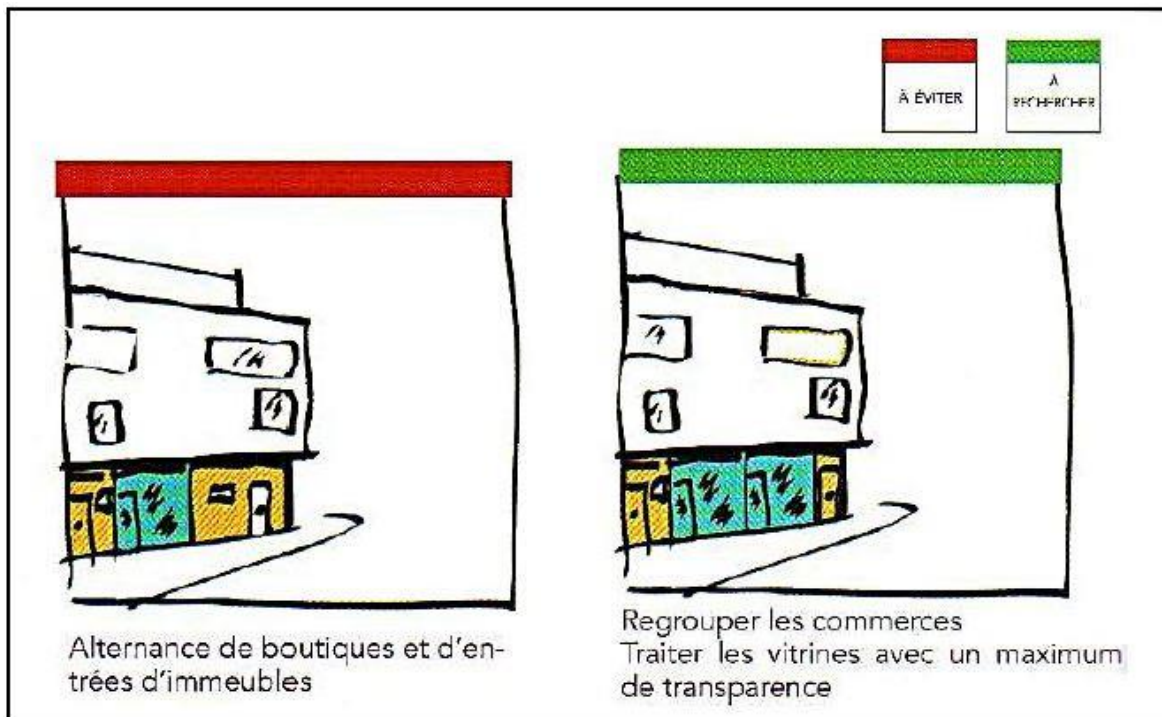


Figure 123: Traitement des rez-de-chaussée commerciaux.
Source : ZAGHOUANE Saïd, 2012.

➤ En ce qui concerne la circulation :

- Miser sur les modes de déplacements doux, la marche à pieds, les vélos et le transport en commun ;
- Regrouper les commerces dans des zones en fonction de leur mode de distribution, veiller à ne pas mettre ensemble le commerce de détail, de demi-gros et de gros.

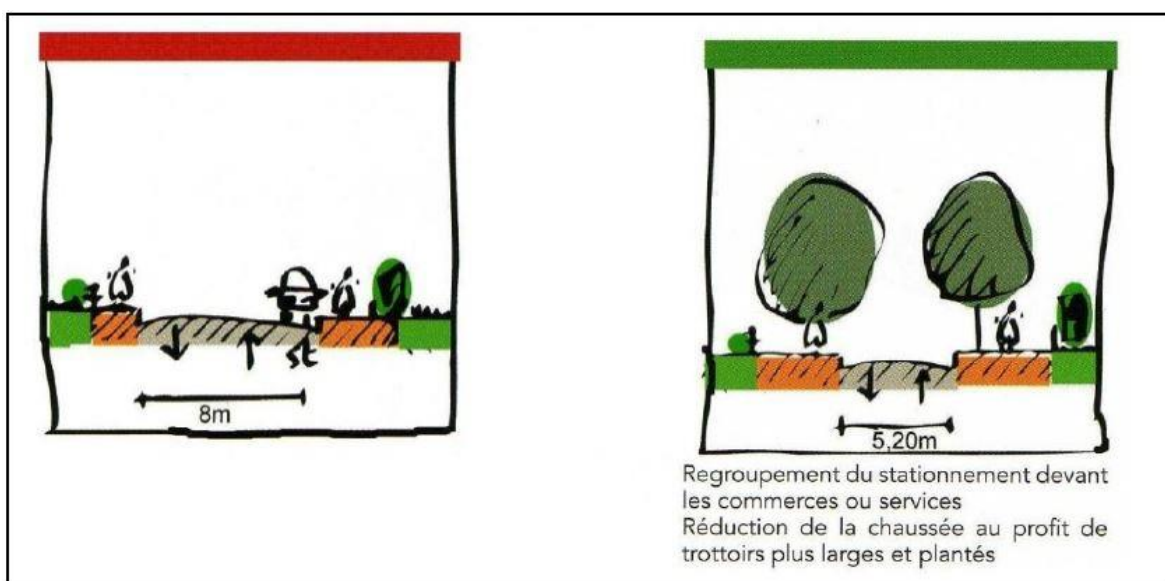


Figure 124: Aménagement de voies favorisant la circulation piétonne.
Source : ZAGHOUANE Saïd, 2012.

- Pour ce qui est du stationnement, limiter les aires de stationnement pour favoriser les modes de déplacements doux. Et en cas de programmation de parking, les concevoir souterrains, ou en semi-enterrés et garder les surfaces en plein air dans l'aménagement d'espaces verts.

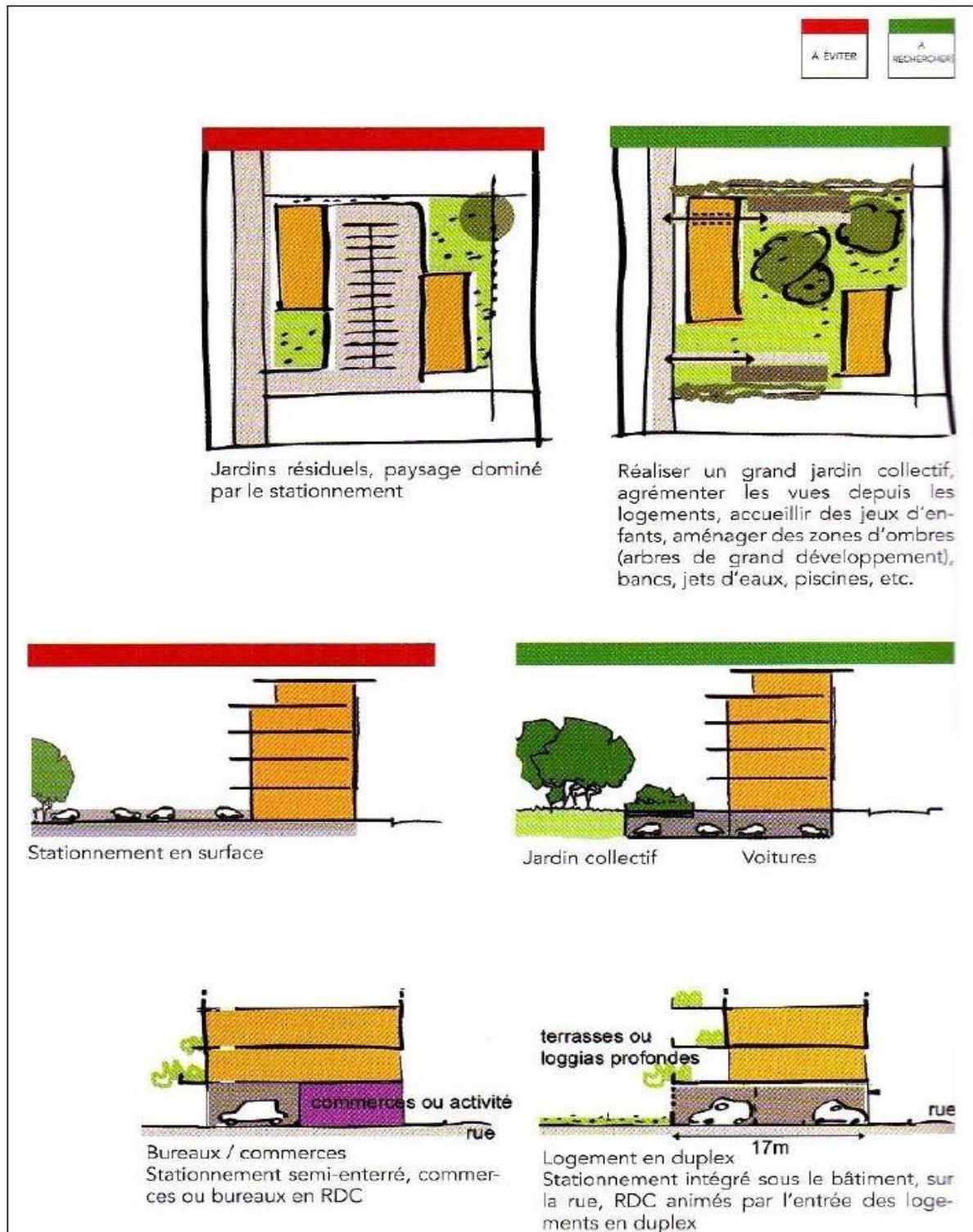


Figure 125: Aménagement de parkings souterrains et gain de surfaces à l'air libre.
 Source : ZAGHOUANE Saïd, 2012.

2.3. Recommandations générales

Pour améliorer la qualité de vie dans un tissu urbain à dominante commerciale, gérer le dynamisme de l'activité et remédier aux dysfonctionnements qui en découlent, tout en assurant à l'ensemble de la ville un développement commercial, en tenant compte des exigences du développement durable, les enjeux sont à la fois sociaux, économiques et environnementaux, il est évident d'opter pour **une stratégie d'urbanisme commercial** clairement définie, dont des mesures doivent être prises, à savoir¹²⁸ :

2.3.1. Concentrer et équilibrer les fonctions commerciales

- Tenir à jour l'inventaire commercial ;
- Mesurer régulièrement l'adéquation entre l'offre locale de produits et de services et la demande des résidents ;
- Évaluer et mettre à jour régulièrement la connaissance de l'état de la diversité commerciale ;
- Faciliter les liens entre les propriétaires immobiliers et les entrepreneurs potentiels ;
- Adapter la réglementation aux usages commerciaux que l'on privilégie ;
- Utiliser la réglementation et le zonage pour favoriser l'implantation de commerces au centre-ville et freiner l'installation de commerces en périphérie ;
- Utiliser la réglementation pour encourager la diversité commerciale des secteurs commerciaux ;
- Mettre en place un zonage vertical sur les artères commerciales qui autorise l'implantation de commerces au rez-de-chaussée et de logements aux étages ;
- Mobiliser les médias locaux pour bien diffuser l'information lors de l'ouverture d'un nouveau commerce ;
- Favoriser une mixité de gamme commerciale et de service, qui permet de répondre aux besoins de toutes les couches de la population.

2.3.2. Soutenir l'activité commerciale et économique locale

- Identifier les particularités de chaque milieu ;
- Faire la promotion des savoir-faire locaux ;
- Se tenir informé des initiatives locales et favoriser la diffusion de l'information ;
- Encourager le maillage entre les acteurs locaux du développement économique ;
- Assurer une relation étroite de la municipalité avec les organismes œuvrant dans le développement commercial et économique ;
- Favoriser la formation des commerçants.

2.3.3. Encourager une activité économique socialement responsable

- Identifier les acteurs locaux, régionaux et nationaux susceptibles de soutenir des démarches d'économie sociale ;
- Identifier les problématiques sociales locales ;

¹²⁸ VIRGILE Lautier et François VARIN, (2007), *le développement durable et l'urbanisme commercial*, direction du commerce et de la construction, Ministère du développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, Montréal (Québec), 66 p.

- Faire connaître les bénéfices qu'apporte l'économie sociale à l'intégration des personnes en difficulté ;
- Soutenir les initiatives qui participent au dynamisme commercial et qui répondent à des problématiques sociales ;
- Encourager l'installation de commerces assurant des conditions sociales respectables pour les travailleurs ;
- Sensibiliser les citoyens, individuels ou corporatifs, et les instances publics à partager la responsabilité de reconnaître, de mettre en valeur et protéger le paysage urbain de ;
- Faire participer le citoyen dans la gestion et les perspectives de développement de sa ville en conciliation avec l'élu et l'architecte urbaniste ;
- Faire la promotion des entreprises engagées socialement.

2.3.4. Contribuer à une activité commerciale respectueuse de l'environnement

- Offrir les services nécessaires pour soutenir et encourager un engagement plus important des entreprises dans la protection de l'environnement ;
- Faire la promotion des démarches respectueuses de l'environnement auprès des commerçants ;
- Établir un répertoire des entreprises ayant adopté des démarches écologiques ;
- Soutenir des démarches alliant dynamisme économique et protection de l'environnement ;
- Intégrer les différents enjeux environnementaux locaux dans la planification stratégique du développement commercial ;
- Dresser un portrait des entreprises régionales susceptibles d'approvisionner les commerces locaux ;
- Maximiser les liens physiques et fonctionnels entre les rues et les commerces pour diminuer la nécessité de recourir à la voiture pour les déplacements.

2.3.5. Encourager l'aménagement d'établissements commerciaux qui s'intègrent adéquatement dans le milieu et qui sont attrayants pour le consommateur

- Adopter un plan d'implantation et d'intégration architecturale sur les artères commerciales ;
- Adopter une réglementation sur l'affichage commercial ;
- Mettre en place des incitatifs financiers pour l'installation d'enseignes de qualité ;
- Instaurer des programmes de rénovation de façades commerciales ;
- Mettre en place un comité consultatif d'urbanisme ;
- Fournir un soutien technique et des conseils pour les rénovations commerciales et les aménagements paysagers des commerces ;
- Donner de la formation aux commerçants sur l'aménagement des vitrines.

2.3.6. Favoriser l'aménagement d'espaces publics qui participent à la santé physique et économique

- Rendre la circulation piétonnière ;

- Rendre les espaces commerciaux accessibles aux piétons et aux cyclistes ;
- Réserver des places de stationnement pour les bicyclettes sur les artères commerciales et au centre-ville ;
- Concevoir et planifier les aménagements et les infrastructures en prévoyant une place plus grande pour les piétons et les cyclistes, de manière à valoriser et à encourager les déplacements à pied et à bicyclette ;
- Favoriser la création de places ou d'espaces publics dans les centres villes et sur les rues commerciales.
- Penser à un aménagement fondé sur une diversification de la vocation des espaces, et basé sur l'usage et l'image des espaces publics, leurs richesses et potentialités.

2.3.7. Faciliter l'accès aux rues commerciales

- Se doter d'une politique de signalisation ;
- Aménager les rues commerciales pour en faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite ;
- Se doter, si nécessaire, d'une planification de la circulation ;
- Évaluer l'utilisation réelle des places de stationnement existantes avant d'envisager une augmentation de la capacité de stationnement ;
- Présenter aux usagers du centre-ville les différents lieux où ils peuvent stationner ;
- Inciter les commerçants à laisser disponibles les places de stationnement à proximité de leur commerce ;
- Faciliter l'accès aux artères commerciales par des moyens alternatifs à l'automobile.

2.3.8. Encourager l'activité socioculturelle comme facteur d'achalandage et de reconnaissance

- Privilégier l'installation de lieux culturels et d'institutions publiques au centre-ville ;
- Utiliser le plan de zonage pour favoriser l'installation d'établissements culturels sur les rues commerciales ;
- Encourager l'installation de lieux socioculturels qui s'associent bien avec la nature des commerces présents dans le centre-ville ;
- Encourager également l'installation de certains types de commerces qui s'associent bien aux infrastructures culturelles déjà implantées ;
- Favoriser la tenue d'événements et d'activités tout au long de l'année sur les artères commerciales et dans les quartiers centraux ;

Synthèse

Pour remédier à ce problème du commerce informel, la concrétisation des recommandations cités précédemment et l'exécution de cette stratégie d'urbanisme commercial doit passer par l'établissement de plans de développement commercial où ressortiront les directives à suivre sous leur forme opérationnelle dans les plans d'urbanisme.

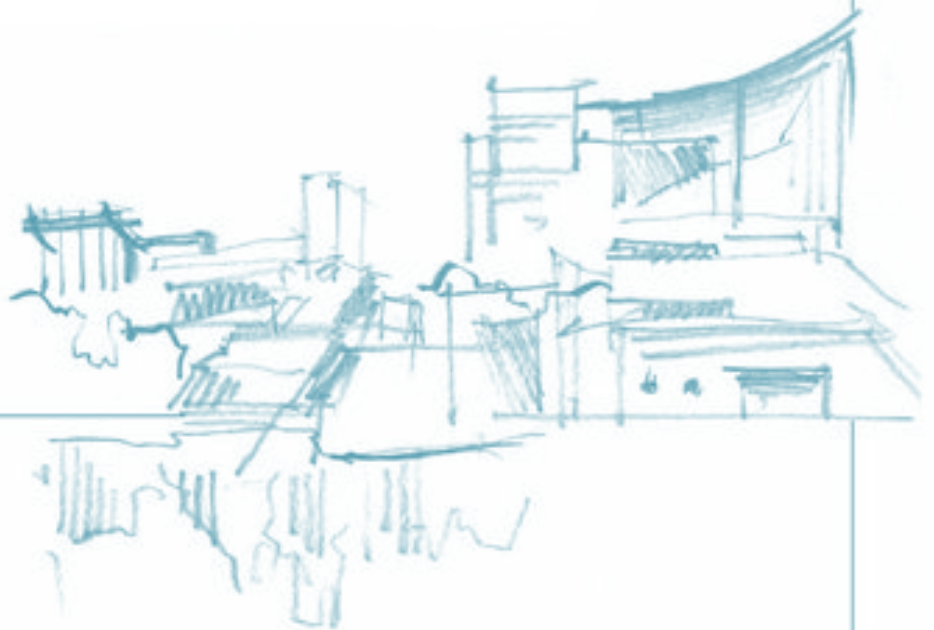
Conclusion

À travers ce dernier chapitre, on a présenté notre méthodologie d'approche du terrain ; Celle-ci s'avère être une étape importante. Puis, on a procédé à l'analyse d'état de lieux afin d'en extraire les éléments de réponse à notre problématique de thème de recherche.

Vu les conséquences néfastes de telles pratiques (appropriation de l'espace public par le commerce informel) sur les riverains et l'espace urbain et vu la crise urbaine, à laquelle est confrontée la ville de Djelfa aujourd'hui, et pour ne pas laisser pourrir une situation déjà grave, cela mérite une réponse ferme qui doit se traduire dans des actes concrets et non plus dans des discours. Il convient de dépasser les intérêts personnels de tout citoyen empreints d'hégémonie, de domination économique et sociale pour agir de façon solidaire pour construire un modèle de ville où tout sera planifié, organisé et mieux géré.

Les autorités locales et les pouvoirs centraux, ainsi que l'ensemble des acteurs urbains doivent prendre la mesure du problème pour ne pas laisser cette situation parce qu'elle est déjà grave. Ils doivent trouver une solution durable, mais sachant bien que la façon autoritaire et cavalière qu'est le modèle répressif n'est pas la solution, elles ont du fil à retordre.

CONCLUSION GENERALE



Conclusion générale

Les espaces publics sont des éléments essentiels du cadre de vie à savoirs les places, les rues et ruelles, les trottoirs et les grandes voies structurent le tissu urbain. Ils sont le reflet des tendances lourdes de la société : individualisation, commercialisation, mobilité. En effet, c'est le point d'ancrage des activités commerciales. Mais les espaces publics sont d'abord des lieux de vie, d'usage quotidien, qui doivent répondre aux besoins de la population. Ce sont aussi, par excellence, des espaces partagés, qui appartiennent à tous, que l'on peut s'approprier tout en les laissant aux autres.

Parlons de notre recherche effectuée et qui nous a permis de mettre le lien entre quelques pratiques commercial et les espaces publics ce qui résulte « le commerce informel ». En effet, l'informel ce n'est pas possible de le combattre, on est habitué à avoir pleine d'activités qui se sont développées dans ce secteur. D'une manière générale, le secteur informel est un ensemble d'activités commerciales qui échappent à la réglementation et à la loi.

Ces activités commerciales occupent les espaces publics notamment les rues et les trottoirs. On assiste à l'occupation illégale et anarchique de l'espace public en général et en particulier les trottoirs et bordures de routes dans la wilaya de Djelfa. La prolifération des petits commerces en dehors de toute planification du développement urbain est une réalité au sein de l'agglomération. Le trottoir est devenu pour plusieurs commerçants, le principal lieu de l'exercice de leur activité. Toutefois, malgré le problème que cela pose, il est un moyen de réduire le chômage et la pauvreté.

Pour notre recherche, il était question de voir les raisons d'occuper les espaces publics par les activités informelles et l'impact de ce phénomène sur la vie des citoyens et le paysage urbain, pour cela nous avons formulé deux hypothèses que nous avons vérifiées sur la base de recherche effectuée au niveau de la ville de Djelfa.

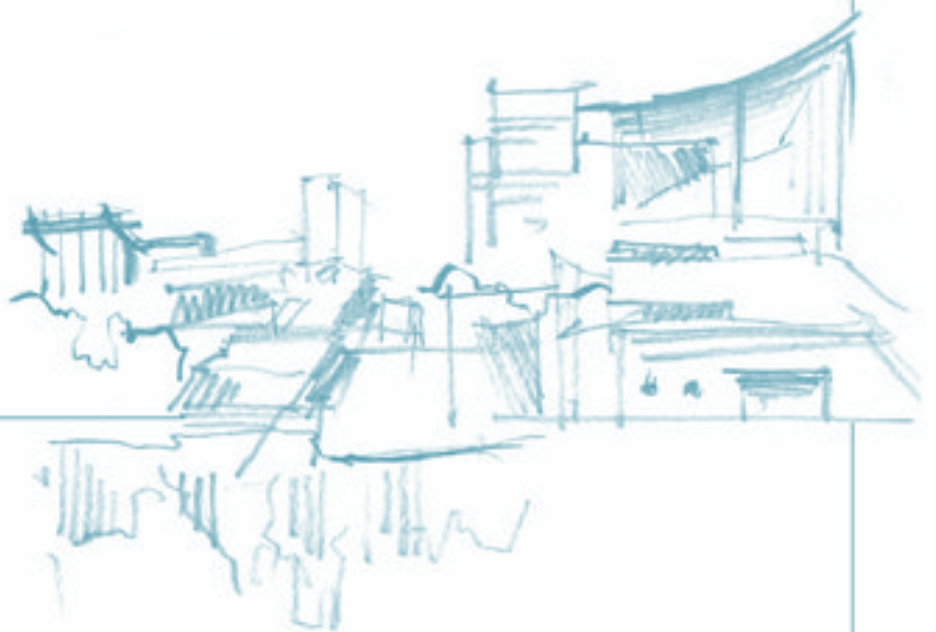
Ainsi, à travers l'analyse et la recherche effectuées et d'après l'analyse de la situation socio-économique de la ville de Djelfa, on affirme l'hypothèse (01) qui dicte que le commerce informel constitue une réaction sociale, pour répondre aux besoins socioéconomiques et comme moyen d'adaptation aux contraintes sociales (pauvreté, chômage, sous-emploi et manque de qualifications), et justifie l'occupation sauvage des trottoirs.

L'hypothèse (02) reste aussi vérifiée dans ses deux parties, dont la première c'est que le commerce informel s'évolue sous le silence des autorités locales et le manque de rigueur dans l'application de la loi encourage les comportements illégaux des acteurs (articles de l'annexe 04), Ainsi que, le manque d'investissement en termes d'activités commerciales et le problème des sous-équipements commerciaux n'a pas été abordé dans un cadre législatif spécifique servant de référence pour l'insertion d'une politique de l'urbanisme commercial.

Au terme de ce mémoire, on peut affirmer combien la problématique de la gestion des activités commerciales interfère avec de multiples ressorts de la vie politique locale et nationale. L'Algérie est toujours à la recherche d'un cadre institutionnel capable de porter le développement des villes de la façon la plus optimale possible pour répondre aux attentes de populations sans cesse croissantes, luttant pour leur survie ou pour l'accès à de meilleures conditions de vie. La formalisation de l'informel, sous des formes à inventer, dans le cadre spécifique du commerce urbain, est un des défis majeurs des responsables politiques confrontés aux incertitudes nées de la confrontation entre des logiques de proximité et des logiques d'ouverture à l'ailleurs non maîtrisé.

En guise de conclusion, le commerce informel est, quant à lui, un large fléau qui use petit à petit, non seulement l'espace public, mais aussi l'ensemble de la structure économique de la ville. En effet, en plus de l'encombrement au sein des rues et des ruelles qu'il provoque, une concurrence économique déloyale est engendrée par la prolifération de ces étals qui exposent toutes sortes de marchandises, sans pour autant s'acquitter des redevances fiscales réglementaires.

BIBLIOGRAPHIE



Bibliographie

Ouvrage

Bassand M, Compagnon A, Joye D, Stein V, (2001), *Vivre et créer l'espace public*, Ed PPUR, Lausanne, 227p.

Beaujeu-Garnier J. et Chabot G. (1963), *Traité de géographie urbaine*, Ed. Armand Colin, Paris, p121.

COTTA A, (1995), *dictionnaire des sciences commerciales et économiques*, Ed. Dalloz, Paris, 461 p.

DRIS Nassima, (2001), *La ville mouvementée : espace public, centralité, mémoire urbaine à Alger*, Ed. Le Harmattan, Paris, p 276.

DUPLAY Claire, DUPLAY Michel, (1985), *Méthode illustrée de création architecturale*, Ed. Moniteur, Paris, p313.

Grand dictionnaire Larousse, (1983), Paris, p3887.

J.Bastié et B. Désert, (1980), *l'Espace Urbain*, Ed. Masson, Paris, p 139.

J.-W GILBART, F.R.S., (1856), *Lectures sur l'histoire et les principes du commerce chez les anciens*, Ed. GUILLAUMIN, Paris, p 28.

KEVIN Lynch, (1998), *l'Image de la cité*, Ed. DUNOD, Paris, 221p.

LAUTIER B., 2004, *L'économie informelle dans les pays du Tiers Monde*, La découverte (2ème édition), avec « une brève synthèse suggestive », Paris, 245 p.

MAX Weber, (posthume ^), *Économie et société*, (sous-titre : *Les Catégories de la sociologie*), allemand.

MAUGER.P, (1991), *Centres commerciaux*, Ed. Moniteur, Paris, p 6.

METTON Alain, (1984), *Le commerce urbain français*, coll. Commerce et société, Ed. Metton, Paris, 280 p.

Petit Robert, Ed. 1993. Voir également PH. BOUILLARD, (1983), *Aperçu du régime juridique des trottoirs*, en A.T.D.F., n° 13, p10.

PIRENNE Henri, (1927), *les villes du moyen Age, essai d'histoire sociale et économique*, Ed. Maurice Lambertin, Bruxelles, 203 p.

PIERRE Merlin & Françoise CHOAY, (1988), *dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Ed. PUF, Paris, p 273.

PIERRE Sansot, (1993), *Jardins publics*, Éd. Payot et Rivages, Paris, 276 p.

SABLET De Michel, (1988), *Des espaces urbains agréables à vivre, places, rues, squares et jardins*, Ed. Le Moniteur, Paris, p 13.

SEGAUD, (2007), Marion. *Anthropologie de l'espace : Habiter, fonder, distribuer, transformer*. Ed. Arman Colin (Coll. U Sociologie), Paris, p 69.

Villaret F, *Siècles de steppe, Jalons pour l'histoire de Djelfa*. Ouvrage dactylographié, non daté, p 218.

Revues et articles

ALAIN Metton, (1998), *Espoirs et amertumes du commerce des centres villes*, in Les Annales de La Recherche Urbaine n° 78, p 47.

BONDUE J.P., (2000), *Le commerce dans la géographie humaine*, Ed. Armand Colin, Les Annales de géographie, n°611, p 94, Paris.

Charmes J., (2005), *Les origines du concept de secteur informel et la récente définition de l'emploi informel*, Revue Tiers Monde.

Conseil d'État Français C.E.F, 14 octobre 2008, n° 187.069, Pâques.

FRANÇOIS Tomas, (2002), *Espaces publics, architecture et urbanité*, Ed: Publications de l'Université Saint Etienne, 270 p.

GUSTAVE Nicolas, (1981), *La psychologie de l'espace*, Paris : Presses Universitaires de France, Collection « Que sais-je ? », p 22.

JEAN-CLAUDE.D, (2002), *Espace public au Moyen-Orient et dans le monde arabe, entre urbanisme et pratiques citadines*. In: Géocarrefour. Vol. 77 n°3, p. 219-224.

JEROME Monnet, *Le commerce de rue, ambulant ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation*, in Autrepart 2006/3 (n° 39), Ed. Presses de Sciences Po, 176 p.

LAWRENCE R., (2006), *Représentations sociales de l'habitat : la pertinence de l'écologie humaine : Dans Psychologie sociale de l'environnement*, Rennes : Presse Universitaire de Rennes, p 41.

Le chemin de fer anime les débats à Djelfa: Le train sifflera de nouveau dans la steppe, Liberté, 20/02/2010.

MARTA Alonso-Provencio, *Les mutations des centres et l'urbanisme commercial à Lausanne*, Les Cahiers du Développement Urbain Durable, UNIL université de Lausanne, p 84.

René-Paul Desse et all, (2001), *Dictionnaire du commerce et de l'aménagement*, Ed. Presses universitaires, Paris, p251.

TOUSSAINT ; J.Y et ZIMMERMANN. M, (2001), *User, observer, Programmer et fabriquer l'espace public*, Ed. PPUR (presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.

Vivre l'espace public : usages d'aujourd'hui et de demain, fiche n°7, Grenoble-Alpes Métropole. https://www.grenoblealpesmetropole.fr/cms_viewFile.php?idtf=2413&path=Espaces-publics-Fiche-7.pdf

Etudes et rapports

ADCF (Assemblée des Communautés de France), (2012), rapport : *les implantations commerciales déséquilibrent les agglomérations*, p10.

AGAM (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise), *Les mots des espaces publics : Typologies, enjeux, défis et vocabulaire*, Marseille (France), Octobre 2018, 150 p.

ADDRN (Agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire), (2019), *L'urbanisme commercial dans la planification*.

BIT, (1993), Rapport de la Conférence, Rapport pour la 15ème Conférence Internationale des Statisticiens du Travail, Bureau International du Travail, Genève, 19-28 Janvier.

Commission Française, « *Activités Commerciales* », 1976.

Commission mondiale sur l'environnement et le développement, sous la présidence de Gro Harlem Brundtland, rapport : *Notre avenir à tous*, 1987, p. 51.

CNES (Conseil National Economique et Social), *Le secteur informel : illusions et réalités*, 24^{ème} session plénière, Juin 2004, Algérie, p 169.

Direction de commerce, wilaya de Djelfa, Instruction interministérielle aux directions du commerce de 48 wilayas, *traitement du phénomène du commerce informel*.

Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire(DPAT), Monographie de la wilaya de Djelfa, édition 2017, 108 p.

GERARD François Dumont, (1997), *L'évolution économique des centres villes*, Centre de recherches et d'études sur Paris et Iles-de-France.

Ministère du commerce, Atelier de lancement de l'étude sur l'économie informelle, <https://studylibfr.com/doc/5518338/communication-1---minist%C3%A8re-du-commerce>

Ministère de commerce, *Résorption du marché informel*, <https://www.commerce.gov.dz/e-resorption-du-marche-informel>.

Ministère de commerce, <https://www.commerce.gov.dz/reglementation/recueil/regles-applicables-aux-pratiques-commerciales>

Ministère de commerce, <https://www.commerce.gov.dz/reglementation/decret-executif-n-deg-12-111>

Ministère de commerce, <https://www.commerce.gov.dz/d-les-hypermarches-et-les-supermarches>

Ministère de l'équipement et du logement, (1992), *Espaces publics*, Ed. Documentation française, Paris, p 24.

Ministère de l'Équipement, (1975), *Les voies Urbaine : Guide Technique*, SETRA : Division Urbaine, p 05.

Robert Rochefort, (2013), CNCC (Commission nationale des comptes du commerce), rapport : *quel avenir pour le commerce de proximité dans les quartiers?*, Paris.

URBATIA, centre d'études et de réalisation urbaine, agence de Djelfa.

VAN DE WALLE Isabelle et Léonor RIVOIRE, (2005), *Commerce et mobilité : L'activité commerciale face aux nouvelles politiques publiques de déplacements urbains*, Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie, Paris, 93 p.

VIRGILE Lautier et François VARIN, (2007), *le développement durable et l'urbanisme commercial*, direction du commerce et de la construction, Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, Montréal (Québec), 66 p.

ZEGGAR Abderrazak, *La ville de Djelfa: les atouts, les faiblesses et les perspectives*, Université Ammar THELIDJI – LAGHOUAT, séminaire le : 14/10/2019.

Mémoires et thèses

Ali Hedjiedj. Thèse de doctorat d'état Université d'Aix Provence, 1992.

AMIRECHE Toufik, *Approche des espaces publics urbains : cas de la ville nouvelle Ali Mendjeli*, mémoire de magister, Constantine : Université Mentouri, 2012, 219 p.

BADACHE Halima, *espaces public entre conception et usage : Cas des jardins publics de Biskra*, mémoire de magister en architecture, Biskra : Université Mohamed Khider, 2014, 322p.

Bellache Y, *L'économie informelle en Algérie : une approche par enquête auprès des ménages : le cas de Bejaia*, thèse de doctorat : Sciences Economiques, Universités de Bejaia (Algérie) et de l'Université Paris-Est Créteil (France), 2010, p250.

BENAHMED Sarra et BOUTTICHE Tassadit, *Le commerce informel et l'occupation illégale des espaces publics en milieu urbain : cas de la ville de Tizi-Ouzou*, TIZI-OUZOU : Université mouloud Mammeri, 2018, 121 p.

BENDIF Hamida, *Etude du commerce informel « Cas de la wilaya de Bejaia »*, Bejaia : Université Abderrahmane Mira, 2013, 115 p.

GHERRAZ Halima, *Les espaces publics entre forme et pratique dans les villes arides et semi arides (Cas des places publiques de la ville d'Ouargla)*, mémoire de magister en architecture, Biskra : Université Mohamed Khider, 2013, 401 p.

GUENCHOUBA Abderrahmane, *Gestion Urbaine de la ville de Djelfa: Contraintes et perspectives*, mémoire de magister, dossier 1: historique et contraintes, Blida : Université Saad Dahleb, 2008, 67 p.

HEFFAF Salah Eddine, *la reconquête de l'espace public dans le cadre d'un projet urbain - cas de la ville de Djelfa -*, mémoire de magister, Constantine: Université Mentouri, 2008, 200p.

HENCHIRI Hanane, *Les formes de réappropriation de l'habitat : étude de cas dans l'agglomération de Besbes Wilaya d'Eltarf*, Annaba : Université Badji Mokhtar, mémoire de magister, 2012, 117 p.

ISMAIL Rahima, *La place publique dans la création des paysages urbains cas d'étude : La place de la Liberté à Batna*, mémoire de magister en architecture, Batna : Université Elhadj Lakhder, 2015, 251 p.

KIMBAU.K, (1997), *Formes urbaines et appropriation du sol à Kinshasa au Zaïre (Congo)*, Diplôme du grade de philosophie Doctorat en aménagement université de Montréal, Québec.

KRIBECHE, Y. a. *Pour une revalorisation de l'espace public traditionnel dans la vieille ville de Constantine*, mémoire de magister, Constantine : Université mentouri, 2014, 211 p.

MARCUS Zepf. (1999), *Concevoir l'espace public. Les paradoxes de l'urbanité: analyse socio-spatiale de quatre places lausannoises*, thèse de doctorat, IREC, Département d'Architecture, Ed. EPFL, Lausanne, 250 p.

REBIAI Hanane, *les espaces naturels dans les extensions urbaines de la ville de Djelfa*, Mémoire de Magistère, Alger : EPAU, 2014, 132p.

ZAGHOUBANE Saïd, *Quels enjeux pour la dynamique commerciale en milieu urbain ? Cas d'étude à El-Eulma*, mémoire de magistère, Sétif : Université Ferhat Abbas, 2012, 139 p.

ZEGHICHI Khadidja, *Le rôle des souks hebdomadaires dans la dynamique de la ville, "Enjeux du développement durable"*, mémoire de magister, 2012, 317 p.

Sites web

Centre Régional d'Investissement de Casablanca-Settat, *PLAN RAWAJ 2020*, <https://www.casainvest.ma/fr/node/497>, (consulté le 10/6/2020). <http://196.70.249.198/sites/default/files/Documentation/14.pdf>

FREDERIC Renaudin, urbanisme commercial, <https://www.urbanismecommercial.com/>, (consulté le 26/04/2020).

maroc.ma, *PLAN RAWAJ*, <http://www.maroc.ma/fr/content/plan-rawaj>, (consulté le 10/6/2020).

Ministère De l'Aménagement Du Territoire National, De l'Urbanisme, De l'Habitat Et De La Politique De La Ville, *Mise à niveau des villes et accompagnement des grands projets structurants*, <http://www.muat.gov.ma/?q=fr/urbanisme/mise-niveau-des-villes-et-accompagnement-des-grands-projets-structurants>, (consulté le 10/6/2020).

Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Mise à Niveau de l'Economie, *Rawaj 2020, la nouvelle politique de développement du commerce intérieur*, <http://www.mcinet.gov.ma/mciweb/BiblioGle/interface/interface09.pdf>, (consulté le 10/06/2020).

Urbanisme commercial et développement durable, Economie solidaire, consulté le 04/05/2020. <http://www.economiesolidaire.com/2011/06/08/urbanisme-commercial-et-developpement-durable/>

http://ekladata.com/lcZx4JWPnaOkRfW_wQ3zEHiAsaA/CHAPITRE-02.pdf

<http://www.abhatoo.net.ma/content/download/2173/22151/version/1/file/Rawaj2020.pdf>

<http://lpstpierre.pagesperso-orange.fr/mercatique/urbanisme%20commercial.doc>

<http://lpstpierre.pagesperso-orange.fr/mercatique/urbanisme%20commercial.doc>

<https://www.africmemoire.com/part.2-chapitre-i-generalites-sur-le-secteur-informel-87.html>

<http://di.univ-blida.dz:8080/xmlui/>

<https://dl.ummto.dz/>

<http://www.ons.dz/>

<http://djelfa.org/>

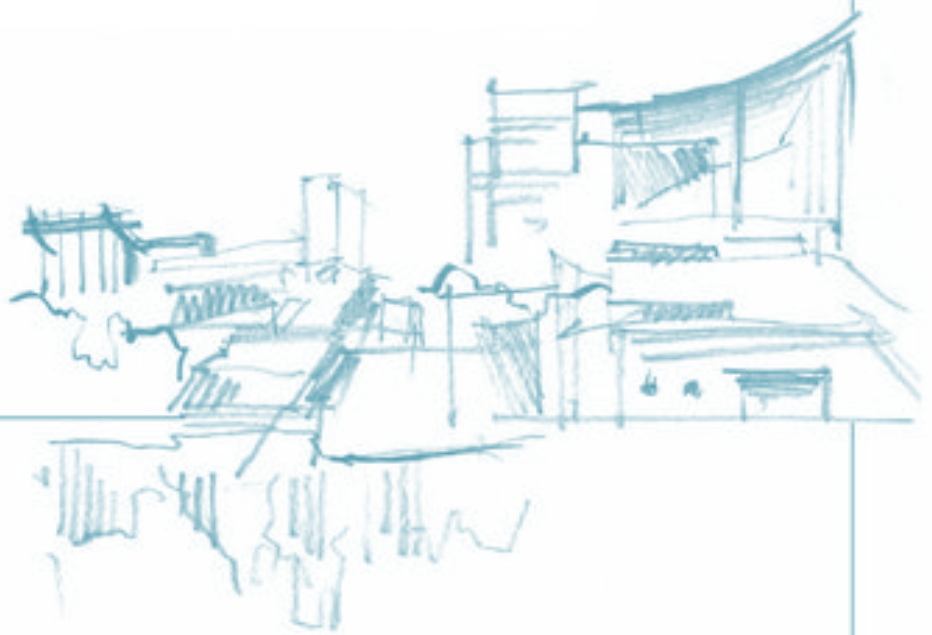
<https://www.djelfa.info/ar/>

<https://hal.archives-ouvertes.fr/>

<http://www.cairn.info>

<http://www.larousse.fr>

ANNEXES



Annexe 01

Traitement du phénomène du commerce informel

Instruction interministérielle aux directions du commerce de 48 wilayas

Suite à l'ouverture, ces deux dernières décennies, de l'économie nationale à l'initiative privée et la réorganisation de l'action économique de l'état, il a été constaté la prolifération du phénomène du commerce informel dans toutes ses formes, phénomène accentué par la situation sécuritaire qui a prévalu pendant plus d'une décennie et qui a contribué à son développement sous forme de commerce illicite de plus en plus organisé et répandant à des priorités contraires à celles du développement d'une économie saine et constructive.

Cet état des faits, interpelle les pouvoirs publics quant à la nécessité de juguler ce phénomène et mettre en œuvre une action efficace qui intervient sur ses origines et ses causes en vue de la circonscrire, à travers le réaménagement des espaces commerciaux existants, la réalisation et la promotion de nouveaux espaces permettant de recevoir l'activité commerciale dans une sphère formelle bien identifiée.

Il est évident d'affirmer aujourd'hui, que le commerce informel constitue une agression manifeste contre l'environnement physique et commercial, un danger persistant sur la santé publique et une déstructuration des mécanismes du marché, en raison des pratiques spéculatives pesant de plus en plus négativement sur le niveau de vie du citoyen et son pouvoir d'achat.

Il y a lieu également de relever les difficultés que l'état rencontre quant à la maîtrise des flux financiers de ces marchés et à imposer l'intégration de ces commerçants dans le corps fiscal national.

Programme d'actions à engager

Afin d'éviter la dispersion des efforts et l'engagement d'actions conjoncturelles, la priorité des autorités locales doit être focalisée sur les marchés, espaces publics et tout autre lieu abritant des activités informelles au stade du détail, ainsi que sur les intervenants ou vendeurs activant à ce niveau.

A cet effet, il vous est demandé, chacun en ce qui le concerne, d'accorder à la résorption du commerce informel une attention particulière et d'engager les actions indiquées ci-après :

1- Organisation de la résorption de l'activité commerciale informelle

- Effectuer le recensement des sites et intervenants du commerce informel ;
- Analyser les données fournies par le recensement et fixer les besoins locaux en matière de résorption de l'activité commerciale informelle (aménagement, réhabilitations et nouvelles réalisations) ;
- Identifier les potentialités locales existantes pour l'insertion des commerçants informels au sein des structures existantes ;
- Elaborer un plan d'insertion des commerçants informels au sein des espaces commerciaux identifiés et le mettre en œuvre en collaboration avec les services concernés ;

- Réorganiser et aménager les espaces commerciaux réglementés de manière à améliorer leur attractivité commerciale à travers :

- Une bonne implantation ;
- La coordination au niveau de la wilaya et même en inter wilayas, en ce qui concerne la périodicité des marchés hebdomadaires ;
- Elaborer et mettre en œuvre un plan d'aménagement et de mise à niveau des structures existantes ;
- Inclure la réhabilitation des marchés quotidiens et la réalisation de nouveaux espaces commerciaux parmi les priorités des projets autofinancés tant au niveau de la wilaya qu'au niveau communal ;

- La régularisation de la situation juridique des marchés non encore réglementés par les communes concernées et leur organisation.

2- encadrement et résorption de l'activité commerciale informelle

- Arrêter un programme d'actions à court et moyen terme pour organiser et redéployer ces activités vers des sites devant être aménagés ;

- Impliquer les services de la direction du commerce ainsi que les services de sécurité territorialement compétents dans le processus de résorption de l'activité commerciale informelle et la prévention contre leur résurgence au niveau des sites traités ;

- Examen des opérations de redéploiement envisagées au sein de la commission de sécurité de wilaya, avant leur mise en œuvre ;

Mettre en place un comité de suivi local de résorption de l'activité commerciale informelle, placé sous votre autorité et constitué de messieurs :

- Le directeur du commerce (assure le secrétariat exécutif) ;
- Le directeur de la santé, de la population et de la réforme hospitalière ;
- Le directeur des domaines ;
- Le directeur de l'urbanisme et de la construction ;
- Le directeur général de l'OPGI ;
- Le directeur de l'emploi ;
- Le directeur de l'agence locale de l'ANEM ;
- Le préposé de l'agence locale de CNRC (selon l'ordre du jour) ;
- Le directeur de l'agence CNAS (selon l'ordre du jour) ;
- Le directeur de l'agence CASNOS (selon l'ordre du jour) ;
- Les Chefs de daïras (concernés par l'ordre du jour) ;
- Les Présidents d'APC (concernés par l'ordre du jour) ;
- Le délégué de sécurité de la Wilaya ;
- Le représentant de la Gendarmerie Nationale ;
- Le représentant de la Sûreté Nationale.

Le comité de wilaya est chargé, notamment :

- D'établir, un diagnostic détaillé sur la situation des activités commerciales informelles de détail, au niveau des différentes communes de la wilaya ;

- D'assurer la coordination et le suivi des travaux de recensement et d'identification des intervenants informels ainsi que, des marchés et espaces abritant les activités commerciales

informelles. Ces opérations de recensement et d'identification doivent être menées sur le terrain conjointement, par les services de l'APC concernée et de la direction du commerce ;

- De veiller régulièrement à l'actualisation des données recueillies ;
- D'arrêter les programmes de réhabilitation des marchés existants, les besoins en matière de réalisation de nouveaux marchés couverts et proximité, ainsi que l'identification de leur lieux d'implantation ;
- D'engager tout action et de réunir toutes les conditions de nature à dégager des solutions alternatives pour l'insertion des intervenants informels et, partant, faciliter la libération des espaces érigés ou occupés de manière illicite ;
- De programmer et de superviser, au fur et à mesure, les actions d'éradication des marchés de fortune ou tout autre espace occupé illégalement, une fois les mesures de résorption mises en œuvre et d'empêcher la réoccupation des sites libérés ;
- De suivre périodiquement les actions engagées, les résultats obtenus et, le cas échéant, trouver les solutions idoines aux contraintes rencontrées.

3- Les mesures opérationnelles

Sur le plan opérationnel, l'administration est appelée à faire preuve de facilitation à l'endroit des intervenants informels dans la perspective d'une démarche qui consiste à les accompagner pour leur insertion et la régulation de leur activités.

A ce titre, intervenants recensés susceptibles d'en bénéficier seront autorisés à exercer leurs activités commerciales en toute légalité après leur transfert vers les espaces commerciaux réglementés, dûment aménagés pour les recevoir.

Une autorisation administrative sera délivrée à cet effet, par les services de la commune de lieu d'activité, valable pour une période de deux (02) années et assortie d'exonération fiscales.

Cette procédure vise l'insertion progressive des intervenants informels dans des aires commerciales réglementées en première phase et les intégrer par la suite dans la sphère commerciale légale à travers leur inscription au registre du commerce.

Pour réussir cette opération, il vous est demandé de veiller à la vérification préalable des listes des intervenants, visés auprès des organismes concernés (CNRC, CNAS, CASNOS, Communes, Direction de l'Emploi, etc.) et les faire valider au sein d'une commission locale à instituer au niveau de chaque Daïra concernée.

La notification de ces autorisations, le transfert des intervenants vers leurs nouveaux sites d'activité et l'évacuation des sites précédemment occupés, doivent se faire simultanément, sous la supervision des services de sécurité territorialement compétents.

Il demeure entendu que les services de la direction du commerce ainsi que les services de sécurité concernés veilleront à ce que ces sites ne soient pas réoccupés à nouveau.

4-Aménagement des infrastructures existantes

-Lorsque les infrastructures existantes peuvent faire l'objet d'aménagements en vue d'accroître leur capacité d'accueil sans pour autant influencer négativement sur l'activité des

commerçants qui y sont déjà installés, il vous appartiendra de mettre à profit cette possibilité pour le redéploiement de certaines activités à abriter au niveau de ces sites une fois aménagés.

5- La réalisation de nouvelles infrastructures

- Explorer les capacités d'autofinancement des collectivités locales (Wilaya et communes) pour la réalisation de nouvelles infrastructures et les inciter à le faire, notamment dans les communes à grande concentration démographique.

A ce titre, il est utile de vous rappeler que l'action l'Etat en matière de soutien à l'activité commerciale a concerné en première phase la réhabilitation de nouveaux marchés de gros, pour assurer un meilleur approvisionnement des consommateurs et contribuer à la stabilisation des prix de vente.

- La conjugaison de cet effort avec celui d'aménagement des structures existantes et la réalisation d'autres, contribuera sensiblement à l'organisation de l'activité commerciale au niveau national et protégera le marché algérien des pratiques spéculatives et des manœuvres clandestines.

6- Insertion accompagnement des intervenants informel

-Par insertion, il faut entendre l'accompagnement de l'intervenant informel depuis son recensement et son identification, jusqu'à son accès au statut de commerçant à part entière, en passant par l'affectation à son profit d'un local, étal ou emplacement au sein d'un marché formel ;

-Pour la réussite de cette action de lutte contre les activités commerciales informelles, l'accent doit être mis sur la nécessité de dégager des locaux ou emplacement au niveau des marchés légaux existants ou nouvellement construits pour l'insertion des intervenants informels avant toute opération d'évacuation des espaces occupés illicitement par ces derniers.

En effet, toute opération de récupération d'un espace public squatté par des commerçants informels, sans une solution de rechange viable pour ces intervenants, se solderait inévitablement par un redéploiement de ceux-ci vers d'autres espaces informels, ce qui ne ferait que déplacer le problème.

S'agissant des marchés hebdomadaires, bien que dotés d'une assise réglementaire grâce aux arrêtés de création pris au niveau local, il est constaté néanmoins, que certains marchés continuent à fonctionner en marge de la réglementation.

Aussi, il y a lieu d'accorder une attention particulière à l'aménagement de ces marchés, leur organisation et gestion afin d'améliorer leurs prestations.

Annexe 02

Les nœuds de la ville de Djelfa

Carrefour RN 01-Evitement Est

C'est le premier carrefour urbain sur la RN 01, en entrant du côté nord, c'est un carrefour à trois destinations une vers le centre-ville, la deuxième vers Alger, et la troisième vers Boussaâda et Laghouat. C'est un point directionnel pour le trafic transitaire, ce carrefour fonctionne avec un sens giratoire.

Cette nœud caractérisé par une tente de Oulad Nail qui symbolise l'identité de la ville et donner une image de la ville (visiteur).

Carrefour RN 01- Double voies vers Bernada

C'est un carrefour à trois destinations : une vers Alger, la deuxième vers le centre-ville, et la troisième vers les quartiers nord-est de la ville et Bernada, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, on constate une mauvaise prise en compte des piétons à cause du mauvais état des trottoirs, on observe aussi un manque de signalisation verticale.

Carrefour RN 01- Cité El Bordj

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers Alger, la deuxième vers le centre-ville, et la troisième vers le marché de gros fruits et légumes, la quatrième vers le quartier El Bordj, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, les trottoirs sont dégradés, on constate aussi un manque en signalisation verticale, ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité de supporter les 3 sens de circulation à chaque entrée du carrefour, on remarque aussi l'absence d'espaces destinés aux stationnement à proximité des magasins en face de ce carrefour.

Carrefour RN 01-Rue Si El Haouas (les trois horloges)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers Alger, la deuxième vers le centre-ville, et la troisième vers Bel ombrage, la quatrième vers le quartier Dhaya, ce carrefour fonctionne en mode giratoire et feux tricolores, on constate un manque en signalisation verticale, ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité de supporter les 3 sens de circulation à chaque entrée du carrefour, on remarque aussi que le stationnement perturbe la circulation.

Carrefour RN 01-RN 46 (en face l'hôtel El Amir)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers Alger, la deuxième vers Laghouat, et la troisième vers Boussaâda, la quatrième vers Charef, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, feux tricolores, et policier, on constate un manque en signalisation verticale.

On observe fréquemment des embouteillages ainsi qu'un blocage au niveau de ce carrefour. Le stationnement en face des administrations perturbe la fluidité des sens de circulation. Ce nœud donne une liaison claire entre l'ancien et nouveau tissu (lisibilité).

Carrefour RN 01-Rue Hachi Abderrahmane (en face Tribunal)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Laghouat, et la troisième vers le quartier El Fallah, la quatrième vers Benjermain, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, feux tricolores, et policier, on constate un manque en signalisation verticale.

On observe fréquemment des embouteillages ainsi qu'un blocage au niveau de ce carrefour. Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

Carrefour RN 01-Avenue des Moudjahidines

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Laghouat, et la troisième vers Moudjbara, la quatrième vers ancienne gare routières ainsi que les quartiers sud-ouest de la ville, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, feux tricolores, et policier, on constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour RN 01-Boulevard 2B, évitement ouest (sud)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Laghouat, et la troisième vers 5 juillet, la quatrième vers l'évitement ouest et Alger, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, les trottoirs et la chaussée sont dégradés, on constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour RN 01- évitement est (sud)

C'est un carrefour à trois destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Laghouat, et la troisième vers l'évitement est et Alger, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, les trottoirs sont dégradés, la chaussée est très dégradé à cause d'un mauvais drainage des eaux de pluie car il n'existe aucun avaloire, on constate un manque en signalisation verticale.

La chaussée est très étroite, elle nécessite un élargissement et un aménagement en vue de supporter le trafic transitaire nord-sud, cette route est traversée des fois par des convois exceptionnels hors gabarits.

Carrefour RN 46 - évitement ouest (en face ancienne gare routière)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Laghouat, la troisième vers Alger, la quatrième vers Charef, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, on constate un manque en signalisation verticale. Les embouteillages ne sont pas fréquents au niveau de ce carrefour. Ce nœud donne une structure pour les voies d'extrémité de la ville.

Carrefour RN 46 – Boulevard Ain Chih (en face la police Ain Chih)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Charef, la troisième vers Ain Chih, la quatrième vers Berbih, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, on constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour RN 46 – Boulevard 8 (en face la maison Toyota)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Charef, la troisième vers l'évitement ouest et Alger, la quatrième vers Berbih, ce carrefour fonctionne en mode giratoire et feux tricolores, on constate un manque en signalisation verticale.

Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

Carrefour RN 46 – Boulevard Sidi Nail

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Charef, la troisième vers El Bordj et Alger, la quatrième vers la cité Chéguivara et Laghouat, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, feux tricolores et policier, on constate un manque en signalisation verticale.

Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

On observe fréquemment des embouteillages ainsi qu'un blocage au niveau de ce carrefour.

Carrefour RN 46 – Rue Djoudi Makhlouf (en face du jardin de la liberté)

C'est un carrefour à trois destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Boussaâda, la troisième vers quartier El Fallah et le CW 189, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, on constate un manque en signalisation verticale.

On observe fréquemment des embouteillages ainsi qu'un blocage au niveau de ce carrefour.

Carrefour RN 46 – en face le centre pénitencier

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Boussaâda, la troisième vers quartier Belbiadh, la quatrième vers le quartier Ain S'rar et Alger, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, feux tricolore et policier, on constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour RN 46 – Route Chabani (en face la station NAFTAL)

C'est un carrefour à trois destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Boussaâda, la troisième vers le quartier Chabani et la CW 189, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, on constate un manque en signalisation verticale.

On constate l'étroitement des voies devant une entrée à la station NAFTAL, ce qui mis en cause l'utilité de ce carrefour.

Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour. On observe fréquemment des embouteillages ainsi qu'un blocage au niveau de ce carrefour.

Carrefour RN 46 – Route pénétrantes à Boutreifis et cité Slimane Amirat

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Boussaâda, la troisième vers le quartier Boutreifis, la quatrième vers la cité Slimane Amirat, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, on constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour RN 46 – Boulevard 2B

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Boussaâda, la troisième vers Bahrara, la quatrième vers la cité El Wiaam, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, on constate un manque en signalisation verticale. la chaussée est très dégradée.

Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

La DTP a pris en charge le revêtement de ce carrefour.

Carrefour RN 46 – Evitement est

la troisième vers Alger, la quatrième vers Laghouat, ce carrefour fonctionne en mode giratoire,

Ce carrefour a été récemment aménagé

Il existe une trémie en dessous ce qui fluidifie le trafic dans les deux sens de la RN 46 ;

La signalisation verticale est en cours de pose, la pré signalisation est assurée par des portiques et des potences.

Carrefour Evitement est – Double voies vers Ain S'rar

C'est un carrefour à trois destinations : une vers le quartier Ain S'rar, la deuxième vers Boussaâda et Laghouat, la troisième vers Alger, ce carrefour fonctionne en mode giratoire, Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

Carrefour Evitement est – Route de Bahrara

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le quartier Boutreifis, la deuxième vers Boussaâda et Laghouat, la troisième vers Alger, la quatrième vers Bahrara ce carrefour fonctionne en mode giratoire, Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

on constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour Evitement est – CW 189

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le centre-ville, la deuxième vers Laghouat, la troisième vers Alger, la quatrième vers Moudjbara, ce carrefour fonctionne en mode giratoire,

Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

on constate un manque en signalisation verticale.

Lors des crues les stagnations d'eau sont très importantes sur ce carrefour ce qui présente des difficultés aux usagers

Carrefour boulevard Sidi Nail – boulevard 6

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le boulevard Sidi Nail, la deuxième vers le siège de la wilaya et la cité 5 juillet, la troisième vers la cité Chéguivara, la quatrième vers le boulevard 6 et ancienne gare routière, ce carrefour fonctionne en mode giratoire,

Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

on constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour boulevard Sidi Nail – Rue Hachi Abderrahmane (en face hôtel El Herfa)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le carrefour Dar El Baroud et la cité porte de Charef, la deuxième vers rue Hachi Abderrahmane et carrefour en face tribunal, la troisième vers la cité Guennani, la quatrième vers la cité Benjermain, ce carrefour fonctionne en mode giratoire et feux tricolores.

Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

On constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour sur boulevard Sidi Nail – Rue Bendeneidina (en face Dar El Baroud)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers le carrefour Dar El Baroud et la cité porte de Charef, la deuxième vers rue Hachi Abderrahmane et carrefour en face tribunal, la troisième vers la cité Guennani, la quatrième vers la cité Benjermain, ce carrefour fonctionne en mode giratoire.

Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

On constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour boulevard 6 – boulevard 8

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers l'évitement, la deuxième vers l'ancienne gare routière, la troisième vers la cité Benjermain et porte de Charef, la quatrième vers l'avenue des Moudjahidines, ce carrefour fonctionne en mode giratoire et feux tricolores.

Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

On constate un manque en signalisation verticale.

L'état de la chaussée et trottoirs sont dégradés.

Carrefour boulevard 6 (ancien marché voitures)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers la DLEP, CTC, OPGI, la deuxième vers l'ancienne gare routière, la troisième vers la cité Benjermain et porte de Charef, la quatrième vers l'avenue des Moudjahidines, ce carrefour fonctionne en mode giratoire et feux tricolores. Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour. on constate un manque en signalisation verticale. L'état de la chaussée et trottoirs sont dégradés.

Carrefour boulevard 2B (en face l'academie)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers la cité El Wiaam, la deuxième vers El Moudjbara, la troisième vers le siège de la wilaya, la quatrième vers le quartier Messaoudi et les bâtiments, ce carrefour fonctionne en mode giratoire. on constate un manque en signalisation verticale.

Ce carrefour a été revêtu l'année passée.

Carrefour CW 189-(en face la maison de culture)

C'est un carrefour à trois destinations : une vers El Moudjbara, la deuxième vers la RN 01, la troisième vers le quartier El Fallah et nouvelle mosquée, ce carrefour fonctionne en mode giratoire. on constate un manque en signalisation verticale. Les embouteillages ne sont pas fréquents sur ce carrefour.

Carrefour CW 189 – double voies vers Chaabani

C'est un carrefour à trois destinations : une vers El Moudjbara, la deuxième vers la RN 01, la troisième vers le quartier Chaabani et RN 46, ce carrefour fonctionne en mode giratoire. on constate un manque en signalisation verticale.

Carrefour CW 189 – Boulevard 2B (en face la cité des jardins)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers El Moudjbara, la deuxième vers le centre ville, la troisième vers l'université, la quatrième vers la cité 5 juillet, ce carrefour fonctionne en mode giratoire et feux tricolores.

On constate un manque en signalisation verticale.

Ce carrefour n'est pas bien aménagé vis-à-vis de la capacité à supporter les trois sens de circulation à chaque entrée du carrefour.

Les embouteillages sont fréquents au niveau de ce carrefour

Carrefour CW 189 – Boulevard 2B (en face la DUC)

C'est un carrefour à quatre destinations : une vers El Moudjbara, la deuxième vers la RN 01 côté sud, la troisième vers la cité des jardins, la quatrième vers la cité 5 juillet, ce carrefour fonctionne en mode giratoire. On constate un manque en signalisation verticale et horizontale. Les embouteillages ne sont pas fréquents au niveau de ce carrefour.

L'état de la chaussée et trottoirs sont très dégradés, la DTP a lancé les travaux de revêtement de ce carrefour.

Annexe 03

SYNTHESE DES PARAMETRES SOCIO –ECONOMIQUES ARRETEE 31/12/ 2016

	2016
- Superficie (Km²)	32192.01
- Nombre de communes	36
- Nombre de Daira	12
- POPULATION	
- Population Totale (habitants)	1453523
- Population ACL (habitants) –Agglomérations Chefs-Lieux des communes-	1112723
- Population AS (habitants) – Agglomérations Secondaires -	65977
- Population ZE (habitants) – Zones Eparses -	274823
- Population Masculine (habitants)	747564
- Population Féminine (habitants)	705959
- Densité (hab/km²)	45.15
- Population active (habitants)	376284
- Dont sexe féminin (habitants)	46829
- Electricité et Gaz	
Nbre de foyers raccordés en l'électricité	172400
Taux de raccordement en électricité (%)	92
Nbre de foyers raccordés en Gaz naturel	137278
Taux de raccordement en Gaz naturel (%)	87
- AGRICULTURE	
- Superficie agricole totale SAT (ha)	2501093
- Superficie agricole utile SAU (ha)	378665
- SAU irriguée (ha)	39241
- Superficie forestière (ha)	209772
- Superficie alfatière (ha)	350798
- HYDRAULIQUE	
- Nombre de forages	189
- Volume alloué en hm3/an	92
- Nombre de réservoirs et Châteaux d'eau	215
- Capacité de stockage (m³)	120400
- <u>AEP</u>	
- Longueur totale du réseau (km)	2300
- Taux de raccordement (%)	95
- Dotation journalière (L/j/hab)	180
- <u>Assainissement</u>	
- Longueur totale du réseau (km)	1737
- Taux de raccordement (%)	95
- ROUTES	
- Longueur totale du réseau	2399.1
- Dont RN (km)	1010.5
- Dont CW (km)	146.5
- Dont CC (km)	819.6
- Nombre d'ouvrages d'art	457

- POSTES ET TELECOMMUNICATIONS	2016
- Postes	
- Nombre de bureaux de postes	79
- Densité postale Bp pour Habitants	0.066
- <u>Télécommunications</u>	
- Capacité de Raccordement	81210
- Nombre d'abonnés	43218
- Densité téléphonique' (T.Fixe pour 1000 Habitat)	47.09
- Densité de raccordement 'à internet pour 1000 hbts	25.30
- ENSEIGNEMENT SUPERIEUR	
- Capacité (places pédagogique)	25000
- Nombre d'étudiants	32588
- Lits d'hébergement (lits)	7377
- Nombre de restaurants	8
-Capacité théorique (Repas)	22400
- EDUCATION	
- <u>Enseignement primaire</u>	
- Nombre d'écoles	539
- Nombre de classes	4289
- Nombre d'élèves	130119
- Dont filles	61356
- Taux d'occupation des classes	30.33
- Nombre de cantine	334
- <u>Enseignement moyen</u>	
- Nombre d'établissements	140
- Nombre de classes	2216
- Nombre d'élèves	74503
- Dont filles	37798
- Taux d'occupation des classes	36
- Nombre de demi-pensions	53
- <u>Enseignement secondaire</u>	
- Nombre d'établissements	71
- Nombre de classes	1372
- Nombre d'élèves	33652
- Dont filles	17290
- Taux d'occupation des classes	25
- Nombre de demi-pensions	44
- Taux de scolarisation (6-15 ans) (%)	85,32
- FORMATION	
- Nombre de CFPA	12
- Nombre d'annexes CFPA	4
- Nombre d'instituts	1
- Capacité globale (places)	12439
- Effectifs en formation résidentielle	1970
- Effectifs en apprentissage	7601

**SYNTHESE DES PARAMETRES SOCIO –ECONOMIQUES ARRETEE 31/12/
2016(Suite)**

- SANTE	2016
- Nombre d'hôpitaux	5
- Nombre de lits	1068
- Nombre de polycliniques	41
- Nombre de salles de soins	119
- Nombre de maternité	15
- 01 Médecin généraliste pour habitants	448
- 01 Médecin spécialiste pour habitants	204
- Lits pour habitants	1085
- JEUNESSE ET SPORTS	
- Nombre de salles omnisports	7
- Nombre de salles polyvalentes	2
- Nombre de salles spécialistes	1
- Nombre de Complexe OMS	2
- Nombre de CSP	23
- Nombre de stades communaux	37
- Nombre d'aires de jeux et terrains sportifs combinés	67
- Nombre de piscines olympiques	1
- Nombre de piscines semi-olympiques	3
- Nombre de bassins de natation	2
- Nombre de maisons de jeunes	13
- Nombre d'auberges de jeunes	4
- HABITAT	
- Parc total logements RGPH 2008	158994
- TOL Global (personnes/logement) RGPH 2008	8.00
- Habitat précaire	9081

Annexe 04

L'appropriation de l'espace public par le commerce informel dans la ville de Djelfa (Articles de presse)

1. Radwan Ghalmi, *Le commerce informel et l'occupation des trottoirs dans la ville de Djelfa se sont aggravés sous le silence des autorités locales*, sarih eldjazair un journal électronique national, 11/12/2018

Ces jours est revenu fortement le phénomène de propagation du commerce informel, qui est la mise en place de tables pour vendre des vêtements et des chaussures au-dessus des trottoirs des rues principales de la ville de Djelfa, qui les citoyens sont omniprésents, qu'elles soient situés à proximité des gares de transport urbain pour voitures et bus ou à proximité des magasins et de grands espaces pour le commerce, une véritable obstruction au mouvement des hommes qui sont obligés de marcher au milieu de la route comme les véhicules, s'exposant au danger, ainsi que de nombreuses difficultés à l'entrée et sortir des magasins où ils vont pour acquérir leurs besoins, ce qui suscite un grand ressentiment chez les citoyens, parmi eux les propriétaires des magasins, dont certains ont mentionné dans une déclaration à « sarih eldjazair » que le phénomène augmentait de jour en jour devant leurs propres magasins, où certains vendeurs exposent leurs divers produits sur des tables et des tentes qui conduisent à la fermeture des portes et des devantures.

et ils ont conduit plus qu'une plainte auprès des autorités administratives locales, y compris le wali, le maire et les services de sécurité, sans recevoir de dissuasion rapide et appropriée. Au contraire, l'étendue de ces vendeurs informels est parvenue à des agressions verbales et physiques, sous prétexte que le trottoir appartient à l'état (le bailak). Tout cela se passe sous le silence des autorités publiques locales que le citoyen pensait être en vacances indéfiniment.



2. Saad bin Malouka, *Les marchés de proximité pour contenir le commerce informel sur le marché central couvert de Djelfa*, Djelfa info, 05/03/2012

La situation actuelle du marché central de la ville de Djelfa, qui est clairement illustrée par les photos présentées avec ce sujet, oblige les autorités concernées à prendre des mesures urgentes qui trouveront une solution appropriée à la réalité de l'activité commerciale légitime qui passe dans les conditions les plus sombres avant l'exacerbation du phénomène de commerce informel qui imprègne la plupart des rues et des trottoirs d'une manière qui a conduit pour changer le cours du commerce et la reprise économique, une situation qui a fait souffrir les vrais commerçants et l'isolement à la lumière du monopole du marché par commerçants les informels.

Ce qui fait vraiment mal, c'est la neutralité, ou plutôt l'absence d'administrateurs, quelle que soit la partie aux vendeurs informels, où les principaux bénéficiaires sont les marchands de trottoirs sans revenus ni revenus pour le trésor public.

Les concessionnaires de trottoirs sont évalués à des centaines au niveau de tous les marchés, ce sont tous des chefs de famille, car les mesures dissuasives et le suivi judiciaire ne sont pas une solution, à notre avis, Ils doivent plutôt être intégrés dans un réseau régulier et soumis à la loi du marché en leur accordant le registre du commerce et en leur permettant d'avoir la possibilité de faire des affaires comme d'autres commerçants et artisans.

L'ouverture d'espaces couverts au niveau des quartiers à forte densité de population, défaisant la crise sur le marché central et offre des opportunités aux jeunes souhaitant légaliser l'activité commerciale et faciliter l'approvisionnement quotidien des quartiers dans de bonnes conditions.



3. Raji B, *Le marché couvert au milieu de la capitale de la wilaya se plaint de commerce informel et les marchés de proximités sont vides ... et les autorités surveillent, Djelfa info, 24/07/2017*

Les commerçants ont quitté leurs magasins et occupé les trottoirs. Les citoyens et les commerçants du marché couvert du centre-ville de la ville de Djelfa se plaignent de la propagation de commerçants informels qui occupaient les trottoirs, les entrées et les couloirs avec leurs marchandises d'une manière qui étouffe le marché et propage la saleté et les épidémies et crée le chaos et une concurrence inégale.

Dans leur déclaration à Djelfa Info, les commerçants ont exprimé leur ressentiment envers ce phénomène, qui est devenu une perte pour eux et menace les moyens de subsistance de leurs enfants en raison d'une concurrence inégale, car ceux-ci supportent diverses dépenses et charges (loyer, factures, taxes, droits des travailleurs, amendes, Assurance, ...), et en retour, les commerçants informels mettent leurs marchandises sur le trottoir, étranglent les magasins et se querellent parfois avec leurs propriétaires et dérangent même les clients ...

Les citoyens se plaignent également de l'état du marché couvert, qui fait partie de l'histoire urbain de la ville, en raison de la distorsion de son image avec le chaos, la saleté, les mauvaises odeurs, le rétrécissement des entrées et des couloirs, en plus des menaces pour la santé, car ces marchandises sont exposées à la chaleur, au soleil et aux germes, et au-dessus ruisseaux sales et sites de décharge de saleté ...

Malgré les plaintes des commerçants auprès des différentes autorités et la situation désastreuse sur le marché, les autorités ont précédemment débarrassé les marchés illégaux des marchés de la ville dans le cadre de l'instruction donnée par le premier ministre d'éliminer le commerce informel, mais bientôt les choses sont revenues à ce qu'elles étaient sans être ces vendeurs ont empêché, et les commerçants et les citoyens ont été surpris par l'augmentation du commerce informel malgré la présence quotidienne de policiers.

D'un autre côté, le problème se multiplie lorsque ces marchands informels sont, en plus du fait que certains d'entre eux sont des employés et des bénéficiaires de prêts d'exploitation, dont la plupart sont des bénéficiaires d'espaces commerciaux dans les marchés de proximités dans divers quartiers, mais ils le laissent vide et recourent à un profit rapide, et ainsi ils augmentent la souffrance du citoyen et les marchands légitimes faussent l'apparence générale de la ville et perturbent la distribution de ses centres commerciaux, où les citoyens sont obligés de se déplacer vers le centre-ville ou de fournir des produits malsains à partir des tables informelles réparties dans les quartiers et les véhicules mobiles qui provoquent la suffocation et la saleté sur les routes ...



Djelfa.info © 2017



Djelfa.info © 2017



Djelfa.info © 2017

4. Un groupe de commerçants informels plonge le marché principal dans les pertes, la saleté et les attaques, Djelfa info, 08/07/2017

Un groupe de commerçants informels pose de gros et multiples problèmes sur le marché couvert n ° 1 dans le centre de la ville de Djelfa, où ils saisissent les trottoirs et le parking désigné pour le marché en plus de rétrécir et de fermer les couloirs internes avec des marchandises, ce qui provoque un chaos massif dont tout le monde se plaint, sauf pour les "catégories" Profitant de la situation ...

Le client du marché principal entrera en collision d'abord avec le manque de place pour garer sa voiture parce que l'endroit a été saisi avec des véhicules transportant des marchandises où des semi-tentes sont construites devant eux, ou la situation des saletés ou bien les vieilles boîtes placées intentionnellement par le commerçant informel afin que sa table ne soit pas bloquée dans la rue par la voiture d'un client, de plus, l'itinérant sur le marché est obligé de marcher dans des chemins très étroits, ce qui provoque souvent plusieurs problèmes tels que le harcèlement des femmes et le vol fréquent de téléphones et d'argent dans les poches des clients par certains adolescents et enfants qui sont intéressés par le vol et qui sont traités par des commerçants informels comme leur soutien.

L'intérieur au milieu du marché - qui est un point de repère historique - est reçu par les odeurs désagréables émises par les tables de viande qui rétrécissent les passages et remplissent le lieu d'eau sale et les résidus de viande qui obstruent parfois les égouts et les font déborder, où les citoyens sont obligés de se rouler et de marcher avec prudence pour éviter la saleté.

Et comme les citoyens souffrent quotidiennement, les commerçants légaux souffrent deux fois plus en raison des querelles et des agressions quotidiennes, et plus que cela en raison de la dépression de leurs biens et de l'aliénation de leurs clients habituels en raison des problèmes susmentionnés, en particulier de la concurrence inégale, qui a causé de grandes pertes financières et atteint une limite faillite et dette se noyant dans les dizaines de millions au lieu de profiter pour subvenir aux besoins de leurs enfants et des enfants de leurs travailleurs, en plus de supporter diverses factures et redevances (location, taxes, droits des travailleurs, assurances, électricité, eau, entretien ...). La question paradoxale est la surveillance du contrôle et des amendes pour eux sur les questions les plus simples contrairement au commerce tandis que les informels qui ne sont pas responsables, même s'ils ont provoqué une épidémie générale ...

A titre de référence, certains commerçants et citoyens nous ont assuré que de nombreux commerçants informels sont des employés qui se relaient à leurs tables, y compris même les bénéficiaires des différents fonds de soutien ...

Les marchés de proximités sont fermés et le centre-ville étouffe. Malgré la distribution d'espaces commerciaux réguliers aux commerçants informels dans divers marchés de proximités dispersés dans les principaux quartiers de la ville, ils sont restés abandonnés pendant des années, ce qui a fait souffrir les citoyens du transport permanent vers le centre-ville, ce qui a accru la suffocation des routes principales, et le point de repère historique "le principal marché couvert" souffre toujours de chaos et souffre de "liquidation" malgré sa présence sous les yeux de diverses autorités, et reste sous le poids d'un groupe de commerçants informels qui ont "leurs propres méthodes" qui "garantissent" leur séjour et occupent des espaces pour vendre "des fruits et de la viande" ...

Le premier fonctionnaire de l'état interviendra-t-il pour sauver la ville et les citoyens de cette infraction qui a noyé cet important monument, qui est censé être un modèle de propreté, d'ordre et une station commémorative pour les lentes des touristes! ??



5. Les citoyens de Djelfa, avec l'élimination du commerce informel ... mais avec l'allocation d'espaces adaptés dans un futur proche, presse-Algérie, www.eloumma.com, 06/10/2012

Les autorités locales s'engagent à trouver une solution rapide pour les jeunes vendeurs. La campagne pour éliminer les **commerçants informels** sur les places et les routes publiques, et les entrées des marchés quotidiens de la ville de Djelfa, a connu des réactions mitigées parmi les citoyens, dont la plupart ont favorisé l'initiative à condition que l'alternative soit fournie aux jeunes touchés. Les habitants de Djelfa ont apprécié la dernière scène des marchés actuels, c'est-à-dire après la campagne pour éliminer les marchés et les **commerçants informels**, alors que la scène esthétique a finalement émergé pour leur ville malgré les nombreuses personnes regrettant le sort de nombreux jeunes hommes qui ont profité de ces espaces pour éliminer le chômage.

La ville de Djelfa a vécu, la semaine dernière, une campagne locale pour éliminer les commerçants illégaux, avec les autorités locales de Djelfa pour nettoyer le marché couvert du centre-ville et les chantiers adjacents de tables et de cadres en fer que les trottoirs utilisaient pour exposer leurs ventes, la municipalité se moquant d'un groupe de camions et de bulldozers soutenus par un certain nombre de travailleurs, ils ont nettoyé la zone de saleté accumulée, ainsi que le nettoyage des cours d'eau à l'intérieur et à l'extérieur du marché couvert.

En plus des capacités humaines et matérielles fournies par les services de protection civile, le processus s'est accompagné de renforcements de sécurité serrés, où des éléments de sécurité ont été observés et ils ont fermé toutes les entrées et les routes menant au marché afin d'éviter tout glissement possible, alors que nous avons remarqué que tous les magasins situés à proximité du marché sont fermés. Il convient de noter que les autorités locales se sont engagées à fournir d'autres espaces aux commerçants touchés par l'opération dans des zones distinctes des quartiers de Djelfa.